AIR CANADA

ANNUAL REPORT 1985

86-02694/

TABLE OF CONTENTS

Board of Directors	3
Officers of the Company	3
Management Perspective	4
The Year In Review	6
Charting the Future	10
People to People	10
Aggressive and Competitive	12
Air Canada Cargo	14
Technical Excellence	16
The Leading Edge	18
Effective Management	20
enRoute Card	22
Agency Agreements	22
Acknowledgement	22
Consolidated Balance Sheet	24
Consolidated Statement of Income	26
Consolidated Statement of Retained Earnings	27
Consolidated Statement of Changes in Financial Position	28
Notes to Consolidated Financial Statements	29
Management Report	33
Auditors' Report	33
Five Year Comparative Review	34

GLOSSARY OF TERMS

Operating Margin: Operating income as a percentage of total operating revenues.

Cash Generation Margin: Funds provided from operations, including proceeds on disposal of property and equipment, as a percentage of total operating revenues.

Return on Investment: The average rate of return on the aggregate of shareholder's equity and funds loaned to the Corporation.

Revenue Ton Miles: An overall measure of traffic calculated by multiplying total tons of all revenue traffic carried by the miles they are carried.

Available Ton Miles: An overall measure of capacity calculated by multiplying total tons of capacity available for revenue traffic by the miles flown.

Weight Load Factor: An overall measure of capacity utilization derived by expressing revenue ton miles as a percentage of available ton miles.

Passenger Load Factor: A measure of passenger capacity utilization derived by expressing revenue passenger miles as a percentage of available seat miles.

YEAR AT A GLANCE

	1985	1984	Change
Financial ($millions)			
Operating Revenues	$2 722.5	$2 499.4	9 %
Operating Expenses	$2 721.0	$2 456.6	11 %
Operating Income	$ 1.5	$ 42.8	
Net Income (Loss)	$ (14.8)	$ 28.1	
Return on Investment	5.0 %	7.0 %	
Return on Equity	(2.9)%	5.6 %	
Operations			
Revenue Passengers Carried (millions)	11.2	11.3	(1)%
Total Revenue Ton Miles (millions)	1 938	1 891	2 %
Total Available Ton Miles (millions)	3 740	3 459	8 %
Weight Load Factor	52 %	55 %	
Operating Revenue per Revenue Ton Mile	136.4¢	129.1¢	6 %
Operating Expense per Available Ton Mile	70.6¢	69.3¢	2 %
Average Number of Employees	22 134	21 847	1 %

DESCRIPTION OF BUSINESS

Air Canada is the largest Canadian air carrier providing scheduled and charter air transportation for passengers and cargo. Air Canada's route system offers scheduled services to 41 North American cities and 23 cities in Europe, the Caribbean and the Far East. The Corporation also provides computer services, aircraft and engine maintenance, technical and pilot training, and ground handling services to airlines and other customers.

BOARD OF DIRECTORS

W. DAVID ANGUS, Q.C.
Partner
Stikeman, Elliott
Montreal, Quebec

PETER C. BAWDEN
Chairman of the Board
Bawden Drilling Ltd.
Calgary, Alberta

JACQUES BLANCHARD, Q.C.
Partner
Blanchard, Fontaine,
Garneau & Associates
Quebec City, Quebec

GAYLE H. CHRISTIE
Toronto, Ontario

FRED J. DICKSON, Q.C.
Partner
Patterson, Kitz
Halifax, Nova Scotia

RALPH FISHER, F.C.A.
Partner
Laventhol & Horwath
Toronto, Ontario

PIERRE J. JEANNIOT
President &
Chief Executive Officer
Air Canada
Montreal, Quebec

DUNCAN J. JESSIMAN Sr., Q.C.
Senior Partner
Pitblado & Hoskin
Winnipeg, Manitoba

JAMES A. MACAULAY, Q.C.
Partner
Macaulay, McColl
Vancouver, British Columbia

PAUL D. MITCHELL
President
Johnson & Johnson
Baby Products Company
Guelph, Ontario

*Honourable FRANK D. MOORES
Chairman of the Board
Government Consultants
International
Ottawa, Ontario

FERNAND ROBERGE
Executive Vice President
Ritz-Carlton Inc.
Montreal, Quebec

JAMES W. ROSS
President
Ross Ventures Ltd.
Fredericton, New Brunswick

CLAUDE I. TAYLOR
Chairman of the Board
Air Canada
Montreal, Quebec

KENNETH M. WASCHUK
President
Tanka Research
Regina, Saskatchewan

*Resigned September 1985

OFFICERS OF THE COMPANY

Chairman of the Board –
CLAUDE I. TAYLOR

President & Chief Executive Officer –
PIERRE J. JEANNIOT

Group Vice President, Sales & Operations –
R. W. LINDER
- Vice President, Facilities & Supply – B. R. AUBIN
- Vice President, Sales & Service, International – G. G. GAUVREAU
- Vice President, Maintenance & Engineering – B. A. GILLIES
- Vice President, In-Flight Service – H. H. KANTOR
- Vice President, Sales & Service, Canada – W. J. A. ROWE
- Vice President, Flight Operations – C. H. SIMPSON

Group Vice President, Marketing & Planning –
D. J. GROOM
- Vice President, Passenger Marketing, North America – L. S. DESROCHERS
- Vice President, Passenger Marketing, International – M. E. FOURNIER
- Vice President, Cargo – B. F. MILLER
- Vice President, Marketing & Planning Support – H. J. G. WHITTON

Senior Vice President, Finance –
W. J. REID
- Controller – D. V. GUSTAVISON
- Treasurer – R. H. LINDSAY

Senior Vice President, Technical Operations –
L. M. RAVERTY

Senior Vice President, Human Resources –
J. WHITELAW

Vice President, Computer & Systems Services –
ANNE BODNARCHUK

Vice President, Government & Public Affairs –
G. CHIASSON

General Counsel & Chief Legal Officer –
L. CAMERON DesBOIS, Q.C.

Secretary of the Company –
FRANCINE VALLÉE OUELLET

Note:
The following senior officers retired during 1985:
D. BRYCE-BUCHANAN, Vice President, Europe
J. R. McMURTRY, Vice President, Ontario

Claude I. Taylor and Pierre J. Jeanniot

MANAGEMENT PERSPECTIVE

During the year, the Canadian aviation sector entered a new era. With the gradual easing of economic regulations, the industry is passing from a regulated environment to one driven by market forces.

This has created new pressures for established carriers as they seek to remain competitive, to reduce costs, and to meet evolving consumer demands. The industry is responding to these challenges, and the year was characterized by market turbulence as each airline adapted to the changing marketplace.

Increased industry consolidation occurred through acquisitions and commercial alliances. New carriers entered the market, and there was some altering of traditional route structures. Consumers benefitted from increased discount fare offerings and, on many sectors, increased frequency and greater choice of services was available.

Internationally, airline deregulation in the United States has had a dramatic affect on world aviation, where less restrictive air bilateral agreements between nations are becoming more commonplace.

As a result, Canadian carriers are now operating in a more intensely competitive domestic and international environment.

The transition of the Canadian airline industry will result in fundamental changes to established operating and service practices. Airlines that succeed in this new environment will be those with a sound financial base, that are able to produce products which directly meet consumer requirements, that effectively utilize new technology, and that achieve maximum employee commitment.

Air Canada believes that during 1985 it moved to strengthen the foundation necessary for ensuring its growth and a prosperous future.

A profit was not recorded. However, the airline performed well when viewed against the background of industry turbulence, intense competition, low passenger growth in the second half common to all carriers, over-capacity of seats, and increasing cost pressures.

The Corporation maintained its technical excellence, operational reliability, and superior service standards. Extensive efforts were made to control expenses, and the drive to keep unit cost increases well below the rate of inflation remained a major priority for management. The company continued its efforts to promote employee understanding of this critical requirement. The men and women who provide the service for which Air Canada is justly recognized, are the strength of the airline. Their dedication and commitment to the company's goals is the guarantee of the airline's success for the future.

While there were work disruptions involving members of two unions, the Corporation appreciates that its settlements with all major employee groups reflect an understanding of the need for increased flexibility to meet the on-going challenges of the marketplace.

Cargo operations achieved and surpassed the goals set. The airline will continue to provide the necessary equipment and resources to ensure Air Canada Cargo can further advance its growth potential in both domestic and international markets.

Air Canada's other non-passenger operations, including the computer services provided to the travel industry, the enRoute Credit Card, maintenance of aircraft belonging to other airlines, and ground handling contracts met expectations. The Corporation is committed to the strengthening of these activities.

International expansion continued and offers Air Canada its primary opportunity for growth. It is expected the domestic market for air travel will show little increase in the foreseeable future, and this will be shared among all carriers. For this reason, Air Canada must expand outside the country.

Additionally, as Canada's role in world markets expands, there is a requirement for efficient and competitive air service to more destinations. Air Canada believes that with its technological and operational expertise, strong domestic network, successful international route system, and extensive cargo capability, it can continue to perform an effective role in assisting Canada's increasing global aspirations.

In 1985, the airline began service to India and Singapore through London, England. The results have been encouraging and Air Canada has established a strong presence in these Far Eastern markets. Further efforts to initiate new international services, particularly to the rapidly growing markets of Asia will continue.

The Boeing 767, Air Canada's twin engine, state-of-the-art technology aircraft now operates on oceanic routes and this offers the airline opportunities to develop traffic to European centres which would not justify larger aircraft. Plans are being developed to serve additional markets in the future.

In view of the satisfactory results achieved during the year, the Corporation is enthusiastic about its prospects for international expansion. Domestically, the airline's passenger business continues to operate under extreme competitive pressure.

While the Corporation's efforts during 1985 have established a strong base for future operations, the airline will continue to seek opportunities to simplify and renew its fleet to remain competitive and to be cost efficient. Care will be taken to ensure that Air Canada's debt-to-equity ratio does not exceed a financially prudent limit.

The airline's determination to resolve this challenge can best be described by the theme of this year's Report – Charting the Future.

It demonstrates the Corporation's determination to manage its own destiny, to compete actively and on an equal basis with all airlines, and to achieve a standard of financial credibility that will ultimately enable the shareholder to pursue a course of private and employee equity participation.

The oncoming changes in the Canadian regulatory environment make private ownership, or at least some degree of private ownership and employee participation desirable as it is difficult to visualize how a crown corporation can function effectively in a totally free marketplace. However, to attract private capital the Corporation needs to be suitably placed in respect to earnings potential, capitalization and market growth opportunities.

In meeting this challenge the airline fully appreciates that any change must recognize the Corporation's belief in the human quality of its business. This factor will remain a priority as the airline continues to evolve within the new marketplace.

The challenges – market, financial and people – are substantial but Air Canada has a long and proud history of meeting and overcoming complex challenges.

The airline has a modern, efficient fleet. It has the skills and talents of highly respected and experienced airline people and it has an immense reservoir of goodwill both inside and outside the Corporation.

With these assets we face the future with determination and confidence. There is much to be done, but the goals we have set for ourselves are realistic and the means of reaching them are at hand.

During the year, 13 members retired from the Board of Directors. Appreciation for their contribution was expressed by management and staff to I.H. Asper, Q.C., of Winnipeg, Manitoba, who served for four years; Jacques Bock of Montreal, Quebec, who served for seven years; Harry G. Colwell of Saint John, New Brunswick, who served for two years; Michael G. DeGroote of Hamilton, Ontario, who served for three years; Geno F. Francolini, F.C.A., of Tillsonburg, Ontario, who served for nine years; Arthur J. LeBlanc of Port Hawkesbury, Nova Scotia, who served for two years; Pierre Levasseur of Montreal, Quebec, who served for two years; Robert S. Lucenti of North Bay, Ontario, who served for two years; J.W. McLoughlan of St. John's, Newfoundland, who served for six years; W.T. Molloy, Q.C. (Canada), of Saskatoon, Saskatchewan, who served for seven years; Kathryn Robinson of Toronto, Ontario, who served for one year; Branny Schepanovich of Edmonton, Alberta, who served for three years; and J.P. Sullivan of Delta, British Columbia, who served for one year.

Appointed to the Board were W. David Angus, Q.C., of Montreal, Quebec; Peter C. Bawden of Calgary, Alberta; Jacques Blanchard, Q.C., of Quebec City, Quebec; Gayle H. Christie of Toronto, Ontario; Fred J. Dickson, Q.C., of Halifax, Nova Scotia; Ralph Fisher, F.C.A., of Toronto, Ontario; Duncan J. Jessiman Sr., Q.C., of Winnipeg, Manitoba; James A. Macaulay, Q.C., of Vancouver, British Columbia; Paul D. Mitchell of Guelph, Ontario; Honourable Frank D. Moores of Ottawa, Ontario; Fernand Roberge of Montreal, Quebec; James W. Ross of Fredericton, New Brunswick; and Kenneth M. Waschuk of Regina, Saskatchewan.

Two of the company's senior officers, D. Bryce-Buchanan and J.R. McMurtry retired during the year. Tribute was paid for their outstanding contribution and dedication to the airline covering many years.

Claude I. Taylor
Chairman of the Board

Pierre J. Jeanniot
President & Chief Executive Officer

THE YEAR IN REVIEW

To the Honourable
The Minister of Transport,
Ottawa

Sir:

The Board of Directors is pleased to submit its annual report for 1985.

In a year characterized by slow growth in Canadian passenger markets, intense competition and labour disruptions, Air Canada incurred a net loss of $14.8 million, compared to the $28.1 million net profit reported in 1984. However, shareholder's equity at year-end 1985 remained unchanged from the level previously reported at year-end 1984, as a result of a prior years' tax adjustment of $14.8 million. Although full operations were maintained, the year's results were adversely affected by a three week passenger agent work stoppage in May and a strike of six weeks by flight attendants commencing mid-August.

Operating income declined to $1.5 million from $42.8 million in 1984, reflecting a softness in the passenger sector within North America. The key indicator of the poor year was the fall in overall weight load factor to 51.8 per cent from 54.7 per cent in 1984, reversing the improvement of the previous year. A major addition to capacity was made in 1985 with available ton miles up eight per cent over last year in the expectation of continued strong traffic growth as well as representing an intensified struggle to maintain passenger market share.

However, the anticipated traffic did not materialize and rose only 2.5 per cent, a combination of a weak two per cent growth in passenger traffic and a moderate seven per cent advance in cargo traffic.

Other indicators were positive. Despite increased usage of discount fares, the operating revenue per revenue ton mile, an overall indicator of yield, showed significant improvement, up six per cent over 1984. A reduction in the level of discounts, particularly during the summer period, as well as the development of a seat inventory system which continually monitors and controls seat allocations by fare type, were important reasons for this yield gain.

Operating expense per available ton mile rose only two per cent and actually declined on a real basis as Canada's 1985 inflation rate was four per cent. The unit cost decline reflected a six per cent increase in manpower productivity, the positive impact of cost reduction measures and the additional capacity which allowed the allocation of fixed costs over a greater volume of available ton miles.

Operating revenues rose $223.2 million or nine per cent to $2,722.6 million. Scheduled and charter passenger revenues increased $120.8 million or six per cent from 1984, with half of this gain generated by Atlantic and Asian routes. Passenger traffic declined one per cent on North American

1985 OPERATING REVENUES

$ Millions		%
2 062.7	Passenger Scheduled	75.8
47.2	Passenger Charter	1.7
314.1	Cargo Scheduled	11.5
5.2	Cargo Charter	0.2
293.4	Contract Services & Other	10.8
2 722.6	Total Operating Revenues	100.0

1985 OPERATING EXPENSES

%	$ Millions	
33.4	Salaries, Wages & Benefits	910.2
20.8	Aircraft Fuel	565.2
6.9	Sales Commissions	188.6
5.2	Maintenance Materials, Supplies & Services	142.3
5.0	Passenger Meals & Services	135.6
7.1	Depreciation, Amortization & Obsolescence	192.6
21.6	Other Operating Expenses	586.5
100.0	Total Operating Expenses	2 721.0

routes but gained 17 per cent on the Atlantic and Asian routes.

The transcontinental route system which includes Eastern Canada to Western Canada, California and Texas and also Western Canada to California recorded minimal passenger traffic growth over the excellent 1984 which had marked a return to growth from the recession of 1981 - 1983. However, Air Canada's share of the Eastern Canada to Alberta/British Columbia market was improved as a result of its additional wide-body service.

Air Canada traffic on commuter routes which consist mainly of the Rapidair flights on the Montreal, Toronto and Ottawa corridor and of flights from Montreal and Toronto to New York and Chicago and from Toronto to Boston, remained unchanged from 1984. However, because the airline was adversely impacted by increased capacity from competitors, particularly on the Toronto-Ottawa sector, it sustained a significant drop in share of the expanding Rapidair market.

The regional service, comprised of intra-Ontario, intra-Quebec and intra-Western Canada routes together with Atlantic Canada routes, suffered a five per cent decline in passenger traffic. This was attributable mainly to increased capacity offered by Canadian local carriers.

Transatlantic travel continued to be highly positive, surpassing last year's record level by 12 per cent as European vacations remained a relative bargain for much of the year. The results also reflected a full year of operation of extensions from Frankfurt to Zurich and from Paris to Munich, Geneva and Zurich introduced in May 1984. The wide-body service introduced to Bombay and Singapore in January marked a very satisfactory first year of operation particularly with its share of Executive and First Class traffic.

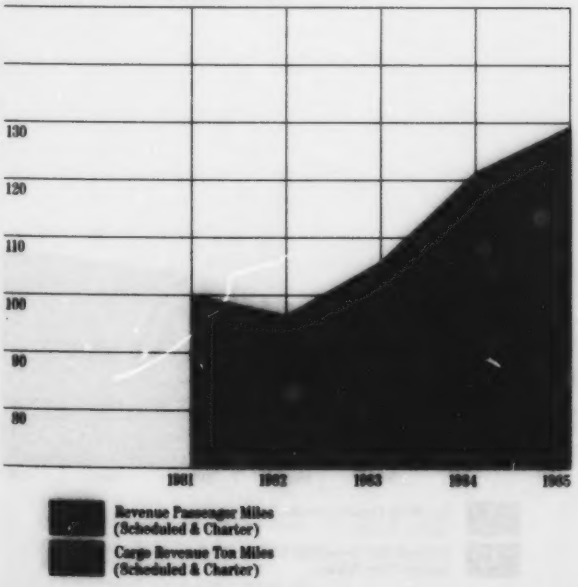
Cargo revenue rose 14 per cent over 1984 to $319.3 million as a result of a seven per cent improvement in both traffic and yield. Two areas accounted for much of this traffic gain. Overnight Express, a premium freighter service, achieved a 39 per cent traffic growth as a result of better scheduling and revamped service standards. The second area, Air Canada's new service to Bombay and Singapore, surpassed all expectations in its attractiveness to freight shippers and repeatedly generated full cargo loads.

Contract services and other revenue rose to $293.4 million from last year's $230 million with approximately half of the increase due to growth in the sales of ground handling and computer services and higher maintenance contract revenue. The remainder was increased tour sales by Touram Inc., a wholly-owned Air Canada subsidiary.

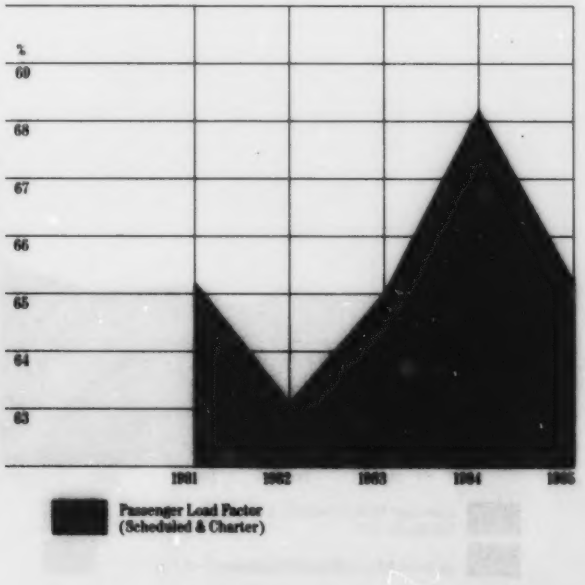
Operating expenses of $2,721 million were $264.4 million or 11 per cent higher than last year reflecting, for the most part, the increased capacity offered by Air Canada over 1984, plus inflation.

Salaries, wages and benefits expense of $910.2 million increased four per cent over 1984. The average

PASSENGER & CARGO TRAFFIC GROWTH (1981=100)



PASSENGER LOAD FACTOR



number of employees was up one per cent as more employees were required to service increased flying.

The 1985 fuel expense of $565.2 million represented a four per cent increase over last year's expense of $542.2 million. The 1985 expense was relieved by a $24.7 million reversal of a federal fuel surcharge originally recorded in 1982 and 1983. Fuel consumption increased by five per cent primarily due to a 4.5 per cent increase in aircraft hours flown. With the abolition of the National Energy Program on June 1, 1985, deregulation of the Canadian petroleum industry came into effect allowing prices to move toward market rates. Due to this market pricing and higher government taxes, the overall system price increased four per cent over 1984.

The increase in commission expense to $188.6 million from $175 million in 1984 reflected a seven per cent increase in scheduled passenger revenue, a greater share of sales by travel agencies and a higher proportion of total traffic flown on Atlantic routes which provide for a larger commission rate.

While operating costs were under intense scrutiny during the year, Air Canada's commitment to technical excellence was not compromised. Maintenance materials, supplies and services expense increased 27 per cent over last year to $142.3 million. A combustion chamber campaign, cyclical engine disc replacements and an engine turbine blade replacement program were major factors in the increase.

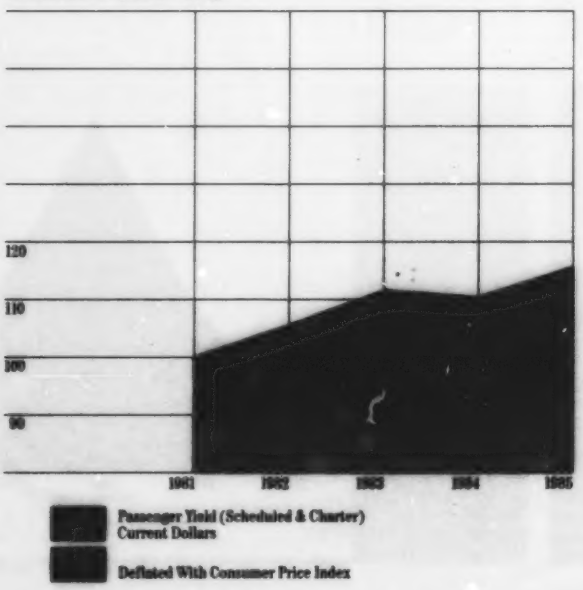
Passenger meals and services expense, which includes food, bar, equipment and in-flight entertainment costs, rose nine per cent over 1984, as a result of the two per cent increase in total passenger traffic and price escalation.

Depreciation, amortization and obsolescence costs rose 17 per cent over 1984 to $192.6 million from $164.7 million reflecting depreciation on computer equipment purchased in 1984 and 1985, and a full year's depreciation on six B-767 aircraft received in 1984.

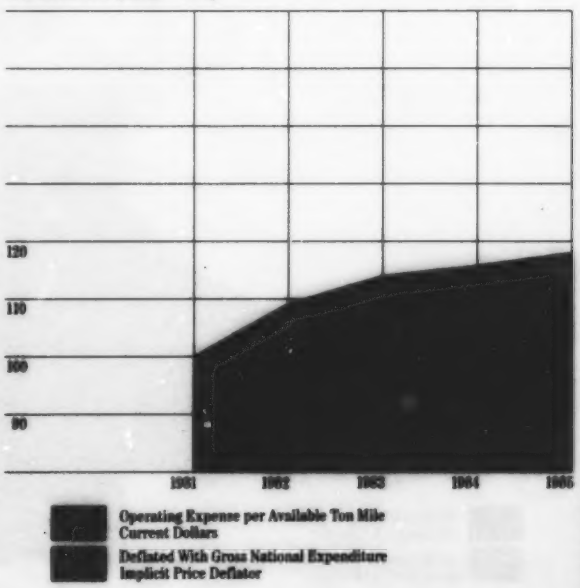
Other operating expenses rose 26 per cent or $121.1 million to $586.5 million basically due to capacity increases as well as inflation. In terms of increased cost, the key items were rental payments for two B-767 aircraft on operating leases from May onward, advertising and promotion, landing fees and terminal services and Touram tour costs. Other areas which exhibited a large rate of increase included communications, crew hotel and meals, contracted computer programmers and insurance.

Net non-operating expense rose to $57.3 million, up $20.2 million from last year's $37.1 million. Interest expense increased $12.6 million reflecting a full year's interest in 1985 on borrowings made in 1984, plus interest on an April 1985 public bond issue in Japan. Gains on disposal of assets totalled $13.9 million, down from $31.3 million in 1984. Four aircraft were sold in 1985 compared to 13 in 1984. Net foreign exchange gains totalling $16.2 mil-

PASSENGER YIELD & INFLATION (1981=100)



UNIT COST & INFLATION (1981=100)



lion were recorded during the year compared to $6.6 million in 1984. $10.8 million of the 1985 gain resulted from a currency swap agreement on the 1984 11.25 per cent Sterling bonds which effectively converted the Sterling debt into a Canadian dollar liability.

Foreign exchange gains and losses on foreign currency debt are amortized over the life of the debt. At the end of 1985, the deferred foreign exchange account carried in the long-term receivables and deferred charges section of the balance sheet stood at $79.8 million of deferred losses, whereas at the end of 1984 the account showed deferred gains of $27.9 million. The weakening of the Canadian dollar during 1985 against major currencies other than the U.S. dollar accounted for the change. Air Canada maintains full coverage of essentially all the major U.S. dollar debt exposure through the purchase of forward exchange contracts.

During 1985, the Corporation borrowed an additional $136.5 million in fixed-rate, long-term funds while making repayments of $136.3 million on long-term debt and capital lease obligations.

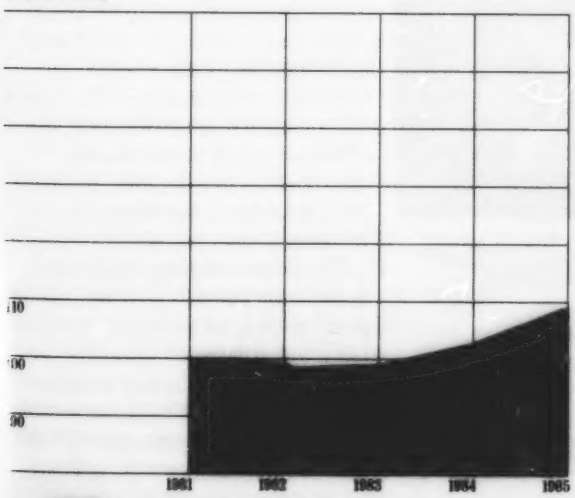
Capital expenditures were reduced to $104.2 million in 1985, compared to $430.5 million in 1984 when $276.7 million of final payments were made on six B-767 aircraft received that year.

In comparison to objectives, the 1985 operating results were disappointing mainly due to the poor performance of the North American passenger sector of the business. The year saw intensified competition within the marketplace, and in order to strengthen and maintain market share, the 1985 schedule was expanded beyond the original plan at significant cost. However, not only did passenger traffic fail to expand as anticipated, it remained below the budgeted level, leaving unsold an increased proportion of seats. Favourable unplanned credits, in particular, gains on aircraft disposal, foreign exchange profits, investment tax credits and equity income helped offset the unfavourable operating income. The resulting poor operating margin and return on equity were clearly unsatisfactory and will require close management attention to achieve improvements.

In the drive toward a more competitive cost structure a major step was taken in 1985 with our unions to moderate the rise in labour costs. All major contracts were concluded in 1985 with wage levels and work flexibility, key factors in the negotiations. The agreements generally included lower starting salaries for new employees, extended salary scales, a longer duty-day for pilots and flight attendants, and a greater use of part-time Customer Sales and Service personnel.

Air Canada faces the future with confidence and its management remains committed to improve results so that funds required for the Corporation to grow and prosper in a deregulated environment can be made available.

EMPLOYEE PRODUCTIVITY (1981=100)

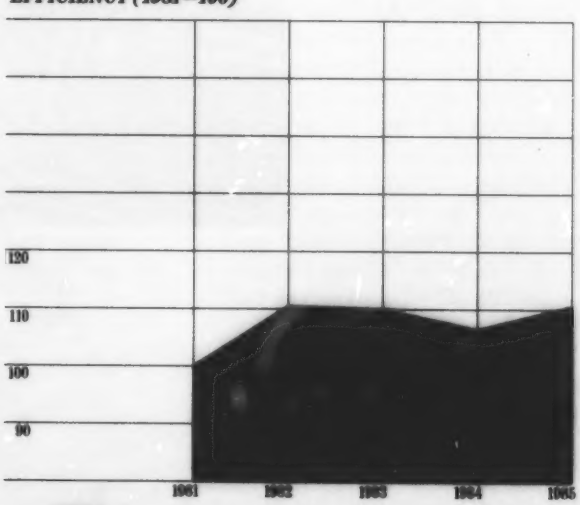


Average Number of Employees

Available Ton Miles per Employee or Equivalent* Employee

*Due to work-sharing in 1983 and 1984.

FUEL PRICE & EFFICIENCY (1981=100)



Average Fuel Price

Fuel Consumed per Available Ton Mile

CHARTING THE FUTURE

Air Canada's strength and excellence rests with its people.

PEOPLE TO PEOPLE

Air Canada's continuing technical, operational and service excellence is ensured by its employees. The Corporation recognizes that, similar to the past, its future strength for efficiency, quality and superior customer service depends upon the dedication and expertise of its workforce.

The commitment to customer service excellence is viewed as crucial because customer loyalty cannot be assumed. It is based upon the airline's ability to maintain product and service integrity, and to ensure, through its employees, the satisfaction of each customer.

This dedication was acknowledged by Air Transport World with the presentation of its 1985 Passenger Service Award in recognition of the airline's staff and customer service excellence.

The skill and professionalism of all Air Canada employees is recognized worldwide and the sale of this proficiency through external contracts represents a significant source of revenue for the airline.

Developing and maintaining these skills is a corporate priority. This is reflected in continuous training activities such as Sales Effectiveness programs for Passenger and Cargo Sales personnel; Employee Communication & Participation programs for Maintenance; management development and language training programs for all employees; as well as extensive skills training for Flight Operations, Maintenance, and In-Flight Service.

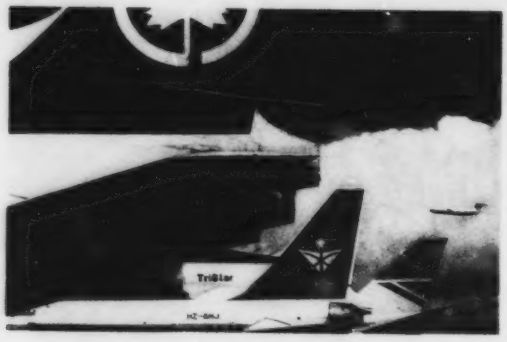
As the domestic airline industry continues toward a free market, many adjustments are occurring in the workplace. During the year, the people of Air Canada were called upon to accept the reality of the new environment, as the airline responded to changing market conditions.

Considerable progress towards greater flexibility was achieved by employees and contract settlements were reached with all major employee groups throughout the system.

Air Canada continued to recognize the role employees have in determining the airline's future. A major internal communications program focused on a shared future for all personnel. There was major employee involvement in the development and implementation of new products, services, and cargo facilities, including the cargo terminal in Halifax, and the new Executive Class service. The Corporation's Employee Suggestion Program resulted in cost savings of over $1.3 million for the airline.

As Air Canada charts its future, the challenge will be to turn into reality the future envisioned by the professional and committed people of the airline.

CHARTING THE FUTURE



The Corporation continued the development of competitive products, strengthened its dedication to customer service, and ensured the most effective utilization of resources.

AGGRESSIVE AND COMPETITIVE

Air Canada remained committed to seeking profitability through aggressively competing for market share in Canada, while pursuing growth through international expansion.

PASSENGER NORTH AMERICA: Development was completed on a major program to upgrade and establish uniform customer service standards across the airline's network. During the latter part of the year, Hospitality Service was introduced on flights to Florida and the Caribbean.

Maintaining the Corporation's commitment of anticipating, then meeting customer expectations, special emphasis was placed on the research and development of Executive Class, designed specifically for the business travel market.

In early 1986, three classes of service – First Class, Executive Class, and Hospitality Service – will be introduced on all routes served by the company's fleet of Boeing 767 aircraft. Progressive expansion of the product is planned, commencing with the airline's Boeing 727 fleet.

Commercial alliances with local carriers also characterized Air Canada's determination to offer a greater number of Canadians access to its network and, at the same time, to protect its market share. During the year programs involving two carriers were announced. Other alliances are being developed for future implementation.

Schedule development continued with increased non-stop service between Quebec City and Toronto, Winnipeg and Vancouver, and New York and Montreal/Toronto; upgrading of service linking Halifax and Western Canada; and suspension of passenger service to Houston and Cleveland from Toronto.

Major fare initiatives were undertaken, including introduction of a North American year-round discount fare.

PASSENGER INTERNATIONAL: The airline was encouraged with first year operations for the Bombay and Singapore service. Air Canada's intra-European route system of Paris-Geneva, Paris-Zurich, Frankfurt-Zurich, Paris-Munich, and London-Düsseldorf showed strong passenger growth, compared to 1984.

Scheduled service was inaugurated between Toronto and Saint Lucia; and service will be introduced from Toronto to Manchester, England, in early 1986.

To extend the airline's international reach in markets not currently served, a commercial alliance was signed with Air New Zealand to carry traffic from the South Pacific beyond Singapore. A similar agreement was signed with MALEV, the Hungarian airline, for traffic from Eastern Europe for routing over Frankfurt.

Air Canada is actively preparing for further international expansion, particularly in the Far East. Plans were completed for a "second corridor" to Southeast Asia linking Frankfurt, New Delhi and Bangkok. The airline awaits, with anticipation, the results of bilateral negotiations between Canada and countries located along the Pacific Ocean Rim, as well as a favourable Government decision designating Air Canada on these routes.

CHARTING THE FUTURE

Air Canada Cargo is a dynamic and growing area of the airline.

AIR CANADA CARGO

Air Canada Cargo is a major success for the airline. During the year, it aggressively pursued revenue and traffic growth through development of innovative products and services, continued international expansion, further additions to its freighter fleet, and significantly greater utilization of aircraft resources.

The result was a strong domestic and international performance. Traffic increased by seven per cent, with a 14 per cent increase in revenue, compared to 1984. With planned expansion of routes and services, Cargo represents one of the major growth areas for the airline.

The Corporation's domestic service is substantial, and it is one of the largest cargo carriers between North America and Europe, offering an extensive network and daily frequencies. Air Canada Cargo serves 65 destinations throughout the world, with representation in 85 countries.

To support expansion, the airline is converting two additional DC-8 aircraft to freighters, increasing the dedicated freighter fleet to eight DC-8 aircraft.

To maintain its position of industry leadership, development of a new state-of-the-art cargo computer system was completed for introduction during 1986. This leading edge technology will reinforce Cargo's priority commitment to customer service and product integrity.

Domestically, emphasis focused on capacity growth, network expansion, improved schedules, and product and service development. Streamlining of all product lines was completed under the EXPRESS name. Air Canada Cargo now offers three customer-designed services based on speed of delivery: Same-Day, Overnight, and Air Freight.

Internationally, freighter charters were operated to the Caribbean, Central America, Africa, the Middle East, South East Asia, Australia, Europe and within North America. A highlight of the charter program was the shipment of Canadian cattle to the People's Republic of China, the first commercial freighter movement from Canada to that country in 40 years.

Air Canada Cargo continued international expansion beyond the new Bombay and Singapore destinations. A joint freighter operation with Thai Airways International between Brussels and Bangkok commenced as a prelude to weekly Air Canada Cargo flights to Bangkok. In early 1986, dedicated freighter service will be introduced to Bombay.

Through fifth freedom rights negotiated between Canada and Belgium, Air Canada Cargo is planning to accelerate development of a Canadian global cargo network, through its European intermodal cargo centre at Brussels.

CHARTING THE FUTURE

The airline continues to set industry standards for technical excellence and operating efficiency.

TECHNICAL EXCELLENCE

Air Canada has a worldwide reputation for technical excellence and operational efficiency. Its fleet is modern, maintained to the most stringent industry standards, and well accepted by customers.

THE FLEET: In response to changing consumer requirements, an increasingly competitive marketplace, and the need for greater operational efficiency, Air Canada continued to re-align its fleet. Two Boeing 767 aircraft were leased for a 15-year period through a major Canadian leasing corporation. Four aircraft were sold including one Boeing 727, one Boeing 747, and two DC-8 passenger aircraft. Two DC-8 passenger aircraft are being converted to freighters.

The 747 passenger fleet was used primarily on transatlantic routes and on service between Eastern Canada and Florida. The two passenger/cargo (Combi) 747 aircraft were utilized between North America and Europe.

The 767 has become the backbone of the airline's continental fleet. Its prestige was further enhanced when Air Canada introduced 767 service linking Atlantic Canada with Great Britain. The summer overwater operation demonstrated the aircraft's efficiency, and provided the airline with increased market flexibility.

The Lockheed 1011 continued as one of Air Canada's major international aircraft. The 727 served intermediate North American routes, while the DC-9 was deployed on short-haul domestic and transborder routes.

The airline's dedicated DC-8 freighter fleet will increase to eight aircraft with completion in 1986, of the two DC-8 conversions.

At year end Air Canada's active fleet was 112 aircraft, consisting of five 747's, fourteen 767's, sixteen 1011's, thirty-six 727's, thirty-five DC-9's and six DC-8 freighters. In addition, the Corporation has the two DC-8's being converted, two 1011's on lease to a foreign carrier, and five DC-8's available for sale.

THE COMMITMENT: Through the expertise of Maintenance & Engineering and Facilities & Supply, the Corporation maintained and strengthened its commitment to technical excellence.

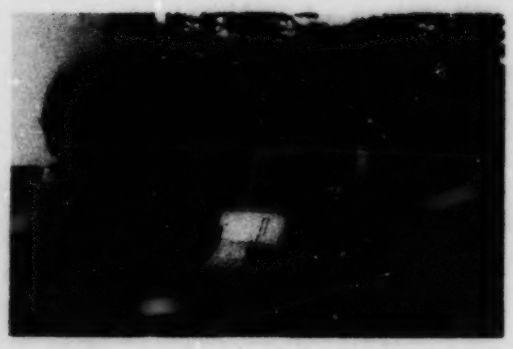
Air Canada is one of only a few airlines in the world capable of performing almost all its own aircraft maintenance. This is due to its on-going and substantial investment in state-of-the-art facilities and equipment.

The airline's efficient purchasing processes and inventory control procedures, leading to improved supply performance, contribute to the Corporation's technical strength.

This excellence provided Air Canada with substantial contract maintenance work. The airline generated approximately $50 million in revenues—an increase of $5 million compared to 1984—by selling maintenance and engineering expertise to over 40 companies and aviation firms.

The Corporation responded to global concerns regarding industry safety procedures with a decisive and renewed dedication to the most stringent maintenance and engineering standards. During the year, Air Canada's fleet continued to function at superior operating levels.

CHARTING THE FUTURE



Expertise and industry leadership from Computer & Systems Services.

THE LEADING EDGE

Superior systems, substantial external revenues, and acknowledged expertise have established the airline as one of Canada's principle computer service corporations.

Computer & Systems Services continued its industry leadership with major advances in technology, systems and equipment. These gains provided strong support for the airline's program of improving productivity, controlling costs, strengthening traditionally high customer service standards, and streamlining company operations.

During the year, Computer & Systems Services recorded strong growth, with a significant contribution to corporate profits.

The airline's reservation system, ReserVec II, was enhanced and its flexibility improved. Through implementation of a Yield Management system, Air Canada is able to dynamically adjust the balance of regular and discount fare passengers on its primary flights. The process enables more productive use of aircraft seating capacity.

A Flight Crew Management system was implemented resulting in increased productivity. The new Air-to-Ground Data Communication system was demonstrated at the Paris Air Show, and is scheduled for installation on the Boeing 767 fleet during 1986.

New state-of-the-art equipment has been acquired which will greatly increase the processing volume and responsiveness of ReserVec II. Located at the airline's recently completed office and computer complex in Winnipeg, the installation represents a major technological contribution to the province of Manitoba.

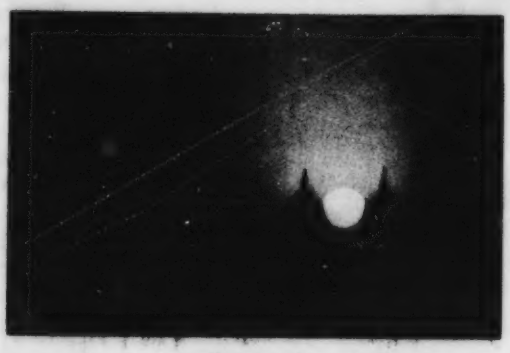
The Dorval centre upgraded its high technology equipment with the acquisition of a new computer, focused on the airline's planning functions.

Within the marketplace, the airline had excellent success through the sale of computer products and services, primarily to travel and travel-related companies. A new centralized accounting and management system was implemented for large chain travel agencies.

Despite increased competition from Canadian and American suppliers, the Travel Agency Automation program had its most successful year with installations increasing by more than 25 per cent, compared to 1984.

On-going applications of new computer and communication technologies will further enhance Air Canada's customer service and productivity programs, and ensure the airline's continuing major role in the travel and transportation information systems marketplace.

CHARTING THE FUTURE



A commitment to improved profitability underscores the management philosophy of Air Canada.

EFFECTIVE MANAGEMENT

Changes continued throughout the industry as all airlines responded to regulatory reform. The environment was characterized by intense competition, evolving consumer demands, and technological innovations.

The Corporation is committed to improving its profitability. It has initiated and is developing programs to achieve maximum utilization of financial, technical, and operational resources. Air Canada's people, at all levels of the organization, are determined to manage the impact of change through the continued development of systems and processes for effective management of the airline.

A new corporate management structure, implemented on January 1, modified the airline's administrative, operational and planning procedures. The re-alignment has provided the necessary flexibility to meet new market challenges.

The company successfully intensified its efforts to increase revenues through the sale of contract services. The airline markets its expertise in numerous disciplines including maintenance, computer services, ground handling, and flight operations. Revenues from these services increased to $146.4 million, compared to $125.6 million for 1984.

Client satisfaction extends to all contract services, similar to the service excellence commitment for passenger and cargo customers.

Air Canada continued its program of cost reduction and control of all operating and overhead costs. Employee flexibility and innovation is allowing the Corporation to achieve its priority of reducing costs, while ensuring that traditional standards are maintained.

The airline responded to the challenge of technological change within the industry. Substantial resources have been committed to the development and implementation of computer systems, maintaining the airline as one of the country's most technologically advanced corporations.

While the airline is committed to aggressively protecting its passenger market share in Canada, there is little opportunity for domestic expansion in the foreseeable future. The Corporation will continue to seek new international destinations to ensure continuing and profitable growth.

Within the cargo marketplace, domestic and international expansion opportunities are available. The company will maintain the broadening of its cargo operation.

Air Canada views domestic regulatory reform with positive expectations. It is fully prepared to maintain traditional strengths; to develop the necessary flexibility to compete effectively in the new environment; and to implement the required adjustments to ensure a secure future.

CHARTING THE FUTURE

ENROUTE CARD

The enRoute Card further consolidated its position as the world's largest airline-operated credit card. Sales growth again exceeded industry levels, with an increase of 25 per cent, compared to 1984.

The major growth of personal cardholders was accompanied by strong gains in the number of corporate accounts. The Card provides the most advanced and comprehensive corporate credit card system, and its customers include almost every industry, business and level of government in Canada.

Its expansion included a significant increase in new hotels, restaurants and car rental firms, as well as international airlines accepting the Card.

The enRoute Card received the Canadian Institute of Travel Counsellors award as Travel Supplier of the Year. The award recognizes the contributions made by the Card in advancing the professional conduct of travel across Canada, and is presented on the basis of votes from corporations and the travel industry.

During the year, the establishment of a subsidiary company, enRoute Card Inc., was undertaken to manage the Card's Canadian operation, and to provide for more effective response to present and future expansion opportunities.

AGENCY AGREEMENTS

Guidelines concerning commercial practices of Crown Corporations require disclosure of sales and procurement agents and the aggregate remuneration they have received. During the year, 11,846 agents received commissions aggregating $159,006,951 in connection with passenger and cargo sales. Other sales and procurement agents' remuneration totalled $574,220 for services including sale of advertising space and surplus aircraft, and for securing subtenants for surplus space.

ACKNOWLEDGEMENT

The Corporation's achievements during the past year are due in large measure to the resourcefulness and professionalism of Air Canada's workforce. The Board of Directors expresses its sincere appreciation, and acknowledges with pride, the efforts being made to maintain and enhance the airline's technical and customer service excellence. This year's theme of Charting the Future, is viewed by the Board as a strong and positive indication of the dedication that Air Canada's employees have to ensuring a prosperous future for the airline.

Claude I. Taylor
Chairman of the Board

Pierre J. Jeanniot
President & Chief Executive Officer

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	1985	1984
ASSETS		
Current		
Cash and short-term investments	$ 62 293	$ 50 684
Acccounts receivable	301 457	269 581
Spare parts, materials and supplies	89 622	78 079
Prepaid expenses	12 144	10 581
Deferred income taxes	38 489	34 786
	504 005	443 711
Property and equipment (note 2)	1 807 189	1 893 056
Flight equipment under capital leases (note 3)	91 715	106 380
Investment in other companies (note 4)	31 604	21 575
Long-term receivables and deferred charges	154 989	43 755

On behalf of the Board:

Claude I. Taylor
Chairman of the Board

Pierre J. Jeanniot
President & Chief Executive Officer

	$2 589 502	$2 508 477

	1985	1984
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 348 537	$ 350 125
Advance ticket sales	171 127	153 052
Current portion of long-term debt and capital lease obligations	108 399	96 612
	628 063	599 789
Long-term debt (note 5)	1 259 124	1 103 079
Long-term obligations under capital leases (note 6)	93 570	115 497
Other long-term liabilities	19 836	17 618
Deferred credits		
Deferred income taxes	67 738	111 085
Other	8 095	33 512
	2 076 426	1 980 580
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Share capital		
Authorized: $750 million divided into shares of one thousand dollars each		
Issued and fully paid: 329 009 shares	329 009	329 009
Retained earnings	184 067	198 888
	513 076	527 897
	$2 589 502	$2 508 477

See accompanying notes.

AIR CANADA

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	1985	1984
Operating revenues		
Passenger	$2 109 845	$1 989 019
Cargo	319 330	280 421
Contract services and other	293 402	229 975
	2 722 577	2 499 415
Operating expenses		
Salaries, wages and benefits	910 223	873 214
Aircraft fuel (note 7)	565 153	542 177
Sales commissions	188 591	174 951
Maintenance materials, supplies and services	142 347	111 878
Passenger meals and services	135 613	124 281
Depreciation, amortization and obsolescence	192 561	164 693
Other	586 548	465 449
	2 721 036	2 456 643
Operating income	1 541	42 772
Non-operating income (expense)		
Interest on long-term debt and capital lease obligations	(114 110)	(101 539)
Interest income	7 882	8 934
Interest capitalized	3 604	9 048
Gain on disposal of property, equipment and investments	13 859	31 277
Foreign exchange	16 246	6 563
Other	15 218	8 574
	(57 301)	(37 143)
Income (loss) before income taxes and extraordinary items	(55 760)	5 629
Recovery of deferred income taxes (note 8)	33 865	16 276
Net income (loss) before extraordinary items	(21 895)	21 905
Extraordinary items (note 9)	7 074	6 223
Net income (loss)	$ (14 821)	$ 28 128

See accompanying notes.

AIR CANADA

CONSOLIDATED STATEMENT OF RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	1985	1984
Retained earnings at beginning of year		
As previously reported		$157 094
Prior years' adjustment (note 10)		13 666
As restated	$198 888	170 760
Net income (loss)	(14 821)	28 128
Retained earnings at end of year	$184 067	$198 888

See accompanying notes.

AIR CANADA

CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	1985	1984
Cash provided by (used for)		
Operations		
Net income (loss) before extraordinary items	$ (21 895)	$ 21 905
Extraordinary items	(5 062)	(26 389)
Non-cash items included in net income (loss)	129 122	114 178
Income results	102 165	109 694
Change in net trade balances	(33 464)	18 606
Increase in advance ticket sales	18 075	6 912
Increase in spare parts, materials and supplies	(18 925)	(15 590)
Other	(3 231)	(18 142)
	64 620	101 480
Financing		
Long-term borrowings	136 545	307 886
Repayment of long-term debt	(113 503)	(66 085)
Repayment of capital lease obligations	(22 814)	(21 292)
Deferred foreign exchange gains	20 586	19 749
Other	(4 653)	(1 687)
	16 161	238 571
Investments		
Additions to fixed assets	(104 169)	(430 547)
Proceeds from disposal of fixed assets	36 491	58 425
Investment in affiliated companies	(3 884)	33 152
Dividends received from affiliated companies	2 390	3 608
	(69 172)	(335 362)
Increase in cash position	11 609	4 689
Cash position at beginning of year	50 684	45 995
Cash position at end of year	$ 62 293	$ 50 684

Cash position consists of cash and short-term investments.

See accompanying notes.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

1. Summary of significant accounting policies

a) *Consolidation*

The consolidated financial statements include the accounts of Air Canada and its wholly-owned subsidiaries, Touram Inc. and Airline Maintenance Buildings Limited. All inter-company transactions have been eliminated.

b) *Depreciation and amortization*

Operating property and equipment, including assets under capital lease, are depreciated or amortized to estimated residual values based on the straight-line method over their estimated service lives. Estimated service lives for flight equipment range from 14 to 18 years, except when extended by significant modifications. Estimated service lives for other property and equipment range from 5 to 30 years.

c) *Maintenance*

Maintenance and repairs are charged to operating expenses except for significant modification costs which are capitalized.

d) *Spare parts, materials and supplies*

Spare parts, materials and supplies are valued at average cost. A provision for the obsolescence of flight equipment spare parts is accumulated over the estimated service lives of the related flight equipment.

e) *Airline revenue*

Airline passenger and cargo sales are recognized as operating revenues when the transportation is used. The value of unused transportation is included in current liabilities.

f) *Interest capitalized*

Interest on funds used to finance the acquisition of new flight equipment and other property and equipment is capitalized for periods preceding the dates the assets are put into service.

g) *Translation of foreign currencies*

Monetary assets and liabilities in foreign currencies are translated at month-end exchange rates with any gain or loss included in income of the year, except gains or losses relating to long-term debt which are deferred and amortized over the remaining life of the debt. Other assets and liabilities and items affecting income are converted at rates of exchange in effect at the date of the transaction.

h) *Investment tax credits*

Investment tax credits related to assets acquired prior to 1985 are recognized in income net of applicable deferred income taxes, using the flow through method in the year in which the credits are claimed for tax purposes. Investment tax credits related to assets acquired after 1984 are recognized as a reduction of the cost of property and equipment in the year of acquisition.

2. Property and equipment

	1985	1984
Cost:		
Flight equipment	$2 270 031	$2 308 617
Other property and equipment	694 285	597 014
	2 964 316	2 905 631
Accumulated depreciation and amortization:		
Flight equipment	806 910	740 735
Other property and equipment	387 550	349 396
	1 194 460	1 090 131
	1 769 856	1 815 500
Progress payments	37 333	77 556
Net book value	$1 807 189	$1 893 056

Flight equipment includes 5 aircraft retired from service with a net book value of $5.5 million. These aircraft were contracted for sale for $14.5 million in February 1986.

3. Flight equipment under capital leases

	1985	1984
Flight equipment under capital leases	$295 985	$292 103
Less accumulated depreciation	204 270	185 723
Net book value	$ 91 715	$106 380

4. Investment in other companies

Investments in companies accounted for on the equity basis included GPA Group Limited (22.7% owned), Innotech Aviation Limited (30.0% owned), MATAC Cargo Ltd. (50.0% owned), Global Travel Computer Holdings Ltd. (33.3% owned, 21.1% owned until December 25, 1985) and Nordair Ltd. (86.5% owned until its sale effective May 31, 1984). The Corporation's share of the earnings of these companies has been included in other non-operating income and amounted to $9.1 million (1984 $4.3 million).

5. Long-term debt

	1985	1984
Government of Canada		
7.2% note, payable semi-annually maturing in 1993	$ 196 098	$ 215 198
8.31% note	—	12 851
	196 098	228 049
Other		
8.7% notes due 1995/96	504 211	493 531
7.3% note due 1991 to 1994	104 760	—
11.25% bonds due 1994	70 000	61 196
6.25% bonds due 1992	67 860	50 800
5.5% bonds due 1995	67 860	50 800
9.0% bonds due 1992	57 190	41 880
7.375% bonds due 1993	57 190	41 880
8.0% notes due 1990/91	50 733	56 543
8.5% note due 1991/92	46 699	51 598
8.375% note due 1990	35 007	40 456
9.25% note due 1991	32 128	26 386
Various notes due 1986 to 1992 with an average interest rate of 10.35%	53 530	34 020
	1 147 168	949 090
	1 343 266	1 177 139
Current portion	84 142	74 060
	$1 259 124	$1 103 079

None of the long-term debt is secured.

Repayment requirements over the next five years amount to $457.0 million: $84.1 million in 1986, $86.9 million in 1987, $91.5 million in 1988, $96.5 million in 1989 and $98.0 million in 1990.

Long-term debt includes $635.5 million payable in U.S. funds, $135.7 million in Swiss francs, $114.4 million in German marks, $104.8 million in Japanese yen, $70.0 million in U.K. Sterling, and $32.1 million in French francs. Essentially all the U.S. debt is covered by long-term U.S. currency forward exchange contracts. On May 1, 1985 the Corporation entered into a currency swap agreement with a Canadian bank which had the effect of extinguishing future exchange fluctuations of the Sterling debt and interest.

During the year the Corporation entered into interest rate swap agreements expiring in 1988 and 1990 aggregating U.S. $150 million in notional principal. The Corporation has assumed the variable interest rate position adjusted quarterly to the prevailing LIBOR rate against an average 10.15% fixed interest rate position assumed by third parties.

At December 31, 1985 the Corporation has revolving and term credit agreements totalling $200 million with two Canadian chartered banks. The revolving and term periods are three and five years respectively. As at December 31, 1985 there were no outstanding drawings against these agreements.

6. Lease obligations

The future minimum lease payments under capital and operating leases are as follows:

	Capital leases—Aircraft	Operating leases—Aircraft & property
1986	$ 33 185	$ 44 236
1987	31 833	40 658
1988	31 173	30 371
1989	26 597	23 602
1990	21 683	21 028
Remaining years	5 266	174 798
Total future minimum lease payments	149 737	$334 693
Less amount representing interest and holdbacks	31 910	
Present value of obligations under capital leases	117 827	
Less current portion of obligations	24 257	
Present value of long-term obligations under capital leases	$ 93 570	

Capital leases are recorded at the present value of the lease payments using the interest rate implicit in the lease. The average implicit interest rate of these obligations is 7.6% and their expiry dates are from 1986 to 1991.

7. Fuel surcharge

A provision of $24.7 million for fuel surcharges accrued during the period February 1982 to April 1983 has been reversed and reflected as a reduction of operating expense for the year.

8. Income taxes

The Corporation's recovery of deferred income taxes is comprised as follows:

	1985	1984
Recovery of (provision for) income taxes based on a combined basic Canadian federal and provincial income tax rate	$24 535	$(2 469)
Lower effective income tax rate on capital gains	5 125	3 363
Tax exempt earnings of related companies	4 024	1 829
Investment tax credits, net of deferred income tax of $11,455 in 1984	—	13 376
Miscellaneous	181	177
Recovery of deferred income taxes	$33 865	$16 276

As at December 31, 1985 the Corporation has available $35 million of investment tax credits that can be applied from 1986 to 1988 as a reduction to future federal income taxes payable. The benefit of these credits has not been recognized in the accounts.

9. Extraordinary items

The Corporation has amended its 1984 calculation of investment tax credits. Accordingly, investment tax credits have been recognized in income in the amount of $9.9 million (1984 $21.0 million) after deducting deferred income taxes of $7.8 million (1984 $16.4 million).
Provision for the cost of major staff reduction programs amounted to $2.8 million (1984 $14.8 million) after deducting deferred income taxes of $2.2 million (1984 $11.6 million).

10. Prior years' adjustment

The Corporation has determined that deferred income taxes recorded in prior years exceeded requirements by $14.8 million based on applicable statutory income tax rates in such years. Accordingly, previously reported deferred income taxes have been restated. As a result, net income before extraordinary items and net income for 1984 have been increased by $.7 million and $1.1 million respectively and the cumulative effect to January 1, 1984 of $13.7 million has been reflected as an increase in retained earnings at that date.

11. Changes in accounting estimates

The following major changes in accounting estimates were recorded in 1985, the aggregate effect of which reduced the net loss by $14.4 million after deducting deferred income taxes of $8.5 million.
a) A change was made in estimating the value of unused transportation revenue which resulted in an increase in passenger revenue of $10.2 million.
b) The method of amortizing deferred foreign exchange gains and losses was refined, which resulted in a $7.0 million reduction in non-operating expense.
c) The estimated service lives of DC-8 freighter aircraft have been extended by major modifications including re-engining. As a result, 1985 depreciation and obsolescence expense was reduced by $5.7 million.

12. Commitments

As at December 31, 1985, contracts for aircraft modifications amounted to approximately U.S. $12 million. Other commitments for property, ground equipment and spare parts, amounted to approximately $45 million Canadian.

13. Pension plans

The cost of funding current service pension benefits is charged to operations as incurred. Unfunded liabilities, as determined by actuarial valuations, are funded by annual payments which are charged to operations over periods recommended by the actuaries and in accordance with regulatory requirements. Experience gains or losses as determined by actuarial valuations are amortized to income over three years.
The total charge for these plans for the year was $35.9 million (1984 $36.2 million), net of an actuarial experience gain of $20.4 million in both years.
As at December 31, 1985, the unfunded liability of the Corporation's pension plans amounted to $248 million ($224 million in 1984), based on the latest actuarial valuations undertaken as at December 31, 1983, and is being funded by annual payments over various periods ending 2003.
At December 31, 1985, the market value of the pension funds' assets exceeded the value of vested benefits.

14. Contingencies
Various lawsuits and claims are pending by and against the Corporation. It is the opinion of management that final determination of these claims will not materially affect the financial position or the results of the Corporation.

15. Related party transactions
In the ordinary course of business, the Corporation enters into transactions with related parties, including the Government of Canada, its agencies and other Crown Corporations. The Corporation derives revenues from related parties for passenger, cargo and contract services. Expenses with related parties include landing fees, terminal assessments, taxes and interest on long-term debt. Account balances resulting from these transactions are included in the balance sheet and are settled on normal trade terms.

16. Comparative figures
Certain of the 1984 comparative figures in the consolidated statements of income, retained earnings and changes in financial position have been reclassified to conform to the presentation adopted in 1985.

17. Act of incorporation
The Corporation operates under the Air Canada Act, 1977, as amended.

18. Subsequent events
On January 22, 1986 the Corporation concluded a 6¼% subordinated perpetual bond issue of $200.9 million (300 million Swiss francs). These bonds are unsecured and may be called by the Corporation at 102% of par in year 2001 and every fifth year thereafter.
On February 7, 1986 the Corporation concluded a 5¾% subordinated perpetual bond issue of $135.1 million (200 million Swiss francs). These bonds are unsecured and may be called by the Corporation at 101½% of par in year 1999 and every fifth year thereafter at 102% of par.

MANAGEMENT REPORT

The consolidated financial statements contained in this annual report have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles and the integrity and objectivity of the data in these financial statements are management's responsibility. Management is also responsible for all other information in the annual report and for ensuring that this information is consistent, where appropriate, with the information and data contained in the financial statements.
In support of its responsibility, management maintains a system of internal control to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The Corporation has an internal audit department whose functions include reviewing internal controls and their application, on an ongoing basis.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control and exercises this responsibility through the Audit Committee of the Board, which is composed of directors who are not employees of the Corporation. The Audit Committee meets with management, the internal auditors and the external auditors at least four times each year.

The external auditors, Thorne Riddell, conduct an independent examination, in accordance with generally accepted auditing standards, and express their opinion on the financial statements. Their examination includes a review and evaluation of the Corporation's system of internal control and appropriate tests and procedures to provide reasonable assurance that the financial statements are presented fairly. The external auditors have full and free access to the Audit Committee of the Board and meet with it on a regular basis.

William J. Reid

William J. Reid
Senior Vice President—Finance

Pierre J. Jeanniot
President & Chief Executive Officer

AUDITORS' REPORT

To the Honourable
The Minister of Transport,
Ottawa

We have examined the consolidated balance sheet of Air Canada as at December 31, 1985 and the consolidated statements of income, retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, the transactions of the Corporation and of its subsidiaries that have come to our notice in the course of our examination of the financial statements were in accordance with Part XII of the Financial Administration Act, its regulations, the Air Canada Act and the By-laws of the Corporation.

The 1984 comparative figures are based on financial statements reported upon by other auditors.

Thorne Riddell Pannell Richard

Montreal, Quebec
February 14, 1986

Chartered Accountants

AIR CANADA

FIVE YEAR COMPARATIVE REVIEW

	1985	1984	1983	1982	1981
FINANCIAL DATA—Consolidated ($ millions)					
Operating Revenues:					
Passenger	2 109.8	1 989.0	1 844.5	1 860.9	1 857.0
Cargo	319.3	280.4	269.7	264.6	255.3
Contract Services and Other	293.4	230.0	199.4	180.4	145.9
Total Operating Revenues	2 722.5	2 499.4	2 313.6	2 305.9	2 258.2
Operating Expenses:					
Salaries, Wages and Benefits	910.2	873.2	831.3	842.1	773.5
Aircraft Fuel	565.2	542.2	538.5	566.4	567.2
Depreciation, Amortization and Obsolescence	192.6	164.7	144.4	152.7	131.1
Other	1 053.0	876.5	771.0	770.5	712.8
Total Operating Expenses	2 721.0	2 456.6	2 285.2	2 331.7	2 184.6
Operating Income (Loss)	1.5	42.8	28.4	(25.8)	73.6
Non-Operating Income (Expense):					
Interest on Long-Term Debt and Capital Lease Obligations	(114.1)	(101.5)	(79.8)	(62.9)	(54.5)
Interest Income	7.9	8.9	9.0	20.4	38.0
Gain on Disposal of Property, Equipment and Investments	13.9	31.3	18.5	24.1	7.4
Other	35.0	24.1	24.7	8.9	10.8
Total Non-Operating Income (Expense)	(57.3)	(37.2)	(27.6)	(9.5)	1.7
Income (Loss) Before Income Taxes and Extraordinary Items	(55.8)	5.6	0.8	(35.3)	75.3
Recovery of (Provision for) Income Taxes	33.9	16.3	4.8	17.8	(31.9)
Net Income (Loss) Before Extraordinary Items	(21.9)	21.9	5.6	(17.5)	43.4
Extraordinary Items	7.1	6.2	(2.5)	(18.1)	–
Net Income (Loss)	(14.8)	28.1	3.1	(35.6)	43.4
Operating Margin	0.1%	1.7%	1.2%	(1.1)%	3.3%
Cash Generation Margin	3.9%	8.8%	4.5%	6.5%	10.7%
Total Assets	2 589.5	2 508.5	2 186.6	2 037.0	1 866.9
Long-Term Debt and Capital Leases (including Current Portion)	1 461.1	1 315.2	1 092.5	891.6	710.0
Shareholder's Equity	513.1	527.9	499.8	496.7	545.5
Percentage of Debt to Debt plus Equity	74%	71%	69%	64%	57%
Dividend	–	–	–	13.2	13.2
Book Value per Share (dollars)	1 559	1 605	1 519	1 510	1 658
Return on Investment	5.0%	7.0%	4.8%	1.5%	7.4%
Return on Equity	(2.9)%	5.6%	0.6%	(6.8)%	8.2%
OPERATING STATISTICS—Not Consolidated					
All Operations:					
Revenue Ton Miles (millions)	1 938	1 891	1 710	1 757	1 848
Available Ton Miles (millions)	3 740	3 459	3 285	3 541	3 641
Weight Load Factor	51.8%	54.7%	52.1%	49.6%	50.8%
Operating Revenue per Revenue Ton Mile	136.4¢	129.1¢	132.8¢	130.3¢	122.0¢
Operating Expense per Available Ton Mile	70.6¢	69.3¢	68.3¢	65.4¢	59.9¢
Average Number of Employees (000)	22.1	21.8	21.6	23.3	23.5
Available Ton Miles per Employee or Equivalent* Employee (000)	169.0	159.1	153.1	152.2	154.7
Passenger—Scheduled and Charter:					
Revenue Passengers Carried (millions)	11.2	11.3	10.5	11.4	12.5
Revenue Passenger Miles (millions)	14 130	13 905	12 728	13 590	14 351
Available Seat Miles (millions)	21 684	20 396	19 588	21 524	22 008
Passenger Load Factor	65.2%	68.2%	65.0%	63.1%	65.2%
Yield per Revenue Passenger Mile	15.0¢	14.3¢	14.4¢	13.7¢	12.9¢
Cargo—Scheduled and Charter:					
Revenue Ton Miles (millions)	534	501	437	398	413
Yield per Revenue Ton Mile	59.8¢	56.0¢	61.7¢	66.5¢	61.8¢

** Due to work-sharing in 1983 and 1984*

Produced in Canada

AIR CANADA

RAPPORT ANNUEL 1985

TABLE DES MATIÈRES

Conseil d'administration	3
Direction	3
Panorama	4
Revue financière	6
Des jalons pour l'avenir	10
Des professionnels au service du public	10
Dynamisme et compétitivité	12
Air Canada Cargo	14
Excellence technique	16
Avant-gardisme	18
Gestion efficace	20
Carte enRoute	22
Agences	22
Remerciements	22
Bilan consolidé	24
Résultats consolidés	26
Bénéfices non répartis consolidés	27
Évolution de la situation financière consolidée	28
Notes afférentes aux états financiers consolidés	29
Commentaire de la direction	33
Rapport des vérificateurs	33
Rétrospective quinquennale	34

DÉFINITIONS

Marge d'exploitation : Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage du total des recettes d'exploitation.

Marge brute d'autofinancement : Fonds provenant de l'exploitation, y compris le produit de l'aliénation de biens-fonds et de matériel, exprimés en pourcentage du total des recettes d'exploitation.

Rendement du capital investi : Taux de rendement moyen de l'ensemble de l'avoir de l'actionnaire et des sommes prêtées à la Société.

Tonnes-milles payantes : Mesure du trafic total. Produit du nombre total de tonnes payantes tous trafics transportées par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles offertes : Mesure de la capacité totale. Produit du nombre total de tonnes offertes au transport du trafic payant par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Coefficient de chargement : Mesure de l'utilisation de la capacité offerte totale. Tonnes-milles payantes exprimées en pourcentage des tonnes-milles offertes.

Coefficient d'occupation : Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers. Passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

COUP D'ŒIL SUR L'EXERCICE

	1985	1984	Écart
Résultats financiers (en millions de dollars)			
Recettes d'exploitation	2 722,5 $	2 499,4 $	9 %
Dépenses d'exploitation	2 721,0 $	2 456,6 $	11 %
Bénéfice d'exploitation	1,5 $	42,8 $	
Bénéfice net (perte)	(14,8)$	28,1 $	
Rendement du capital investi	5,0 %	7,0 %	
Rendement de l'avoir de l'actionnaire	(2,9)%	5,6 %	
Exploitation			
Passagers payants transportés (en millions)	11,2	11,3	(1)%
Tonnes-milles payantes totales (en millions)	1 938	1 891	2 %
Tonnes-milles offertes totales (en millions)	3 740	3 459	8 %
Coefficient de chargement	52 %	55 %	
Recette d'exploitation par tonne-mille payante	136,4 ¢	129,1 ¢	6 %
Dépense d'exploitation par tonne-mille offerte	70,6 ¢	69,3 ¢	2 %
Effectif moyen	22 134	21 847	1 %

PROFIL DE L'ENTREPRISE

Air Canada est la plus importante compagnie aérienne du Canada. Elle assure le transport de passagers et de fret par ses services réguliers et nolisés. Son réseau couvre 41 villes d'Amérique du Nord et 23 d'Europe, des Antilles et d'Asie du Sud-Est. La Société fournit également des services d'informatique, de maintenance avions et moteurs, de formation technique et d'entraînement des pilotes ainsi que d'assistance au sol auprès d'autres transporteurs et clients.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

. DAVID ANGUS, c.r.
ssocié
ikeman, Elliott
ontréal (Québec)

ETER C. BAWDEN
résident du Conseil
awden Drilling Ltd
algary (Alb.)

ACQUES BLANCHARD, c.r.
ssocié
lanchard, Fontaine,
arneau et Associés
uébec (Québec)

AYLE H. CHRISTIE
oronto (Ont.)

RED J. DICKSON, c.r.
ssocié
atterson, Kitz
alifax (N.-É.)

ALPH FISHER, f.c.a.
ssocié
aventhol & Horwath
oronto (Ont.)

IERRE J. JEANNIOT
résident-directeur général
ir Canada
lontréal (Québec)

DUNCAN J. JESSIMAN, père, c.r.
Associé principal
Pitblado & Hoskin
Winnipeg (Man.)

JAMES A. MACAULAY, c.r.
Associé
Macaulay, McColl
Vancouver (C.-B.)

PAUL D. MITCHELL
Président
Compagnie de produits pour
bébés Johnson & Johnson
Guelph (Ont.)

*FRANK D. MOORES
Président du Conseil
Government Consultants
International
Ottawa (Ont.)

FERNAND ROBERGE
Vice-président exécutif
Ritz-Carlton Inc.
Montréal (Québec)

JAMES W. ROSS
Président
Ross Ventures Ltd
Fredericton (N.-B.)

CLAUDE I. TAYLOR
Président du Conseil
Air Canada
Montréal (Québec)

KENNETH M. WASCHUK
Président
Tanka Research
Regina (Sask.)

*S'est démis en septembre 1985

DIRECTION

Président du Conseil :
CLAUDE I. TAYLOR

Président-directeur général :
PIERRE J. JEANNIOT

Vice-président de groupe — Ventes et Opérations :
R. W. LINDER
- Vice-président — Installations et Fourniture :
  B. R. AUBIN
- Vice-président — Ventes et Service — International :
  G. G. GAUVREAU
- Vice-président — Maintenance et Ingénierie :
  B. A. GILLIES
- Vice-président — Service en vol : H. H. KANTOR
- Vice-président — Ventes et Service — Canada :
  W. J. A. ROWE
- Vice-président — Opérations aériennes :
  C. H. SIMPSON

Vice-président de groupe — Marketing et Planification :
D. J. GROOM
- Vice-président — Marketing passages —
  Amérique du Nord : L. S. DESROCHERS
- Vice-président — Marketing passages — International :
  M. E. FOURNIER
- Vice-président — Fret : B. F. MILLER
- Vice-président — Soutien marketing et planification :
  H. J. G. WHITTON

Premier vice-président — Finances :
W. J. REID
- Contrôleur : D. V. GUSTAVISON
- Trésorier : R. H. LINDSAY

Premier vice-président — Opérations techniques :
L. M. RAVERTY

Premier vice-président — Ressources humaines :
J. WHITELAW

Vice-président — Informatique :
ANNE BODNARCHUK

Vice-président — Affaires gouvernementales et publiques :
G. CHIASSON

Conseiller juridique général et Chef des Affaires juridiques :
L. CAMERON DesBOIS, c.r.

Secrétaire générale :
FRANCINE VALLÉE OUELLET

Remarque :
Les membres suivants de la haute direction ont pris leur retraite en 1985 :
D. BRYCE-BUCHANAN, vice-président — Europe
J. R. McMURTRY, vice-président — Ontario

Claude I. Taylor et Pierre J. Jeanniot

PANORAMA

En 1985, l'aviation commerciale canadienne est entrée dans une ère nouvelle. La libéralisation graduelle de l'environnement économique marque pour la communauté aéronautique du pays le passage d'un contexte réglementé à un contexte où prévalent les forces du marché.

Ce mouvement a obligé les transporteurs établis à renforcer leur compétitivité, à diminuer leurs coûts et à évoluer au rythme des attentes du consommateur. L'industrie a réagi à ces changements, et le marché a connu une année mouvementée, chaque compagnie aérienne cherchant à s'adapter au nouveau milieu.

Des acquisitions et des alliances commerciales ont accentué la concentration de l'industrie. De nouveaux exploitants sont apparus et les réseaux traditionnels se sont modifiés. Pour le public, cela s'est traduit par des réductions tarifaires plus nombreuses et, sur bien des lignes, par une meilleure fréquence et un plus grand choix de services.

La déréglementation américaine a eu de profondes répercussions sur l'aviation internationale, et des accords bilatéraux moins restrictifs se multiplient entre pays. C'est ainsi que les transporteurs canadiens font face à une concurrence aiguisée des marchés national et international.

La transformation de l'aviation civile canadienne commande une révision fondamentale des méthodes établies d'exploitation et de service. Les compagnies qui prospéreront dans ce nouvel environnement le devront à une saine gestion financière, à des produits ciblés, à l'utilisation efficace de techniques de pointe et à l'engagement ferme de leur personnel. À cet égard, Air Canada estime avoir bien préparé le terrain pour son essor futur.

Sans afficher de bénéfice, la Société boucle l'année honorablement, compte tenu des bouleversements dans l'industrie, de l'âpreté de la concurrence, de la léthargie du trafic passagers commune à tous les transporteurs au deuxième semestre, de la surcapacité et de l'intensification des contraintes budgétaires.

Air Canada a confirmé son excellence technique, la fiabilité de ses vols de même que la qualité de son service et redoublé d'efforts pour maîtriser ses dépenses et pour maintenir la hausse de ses coûts unitaires à un niveau nettement inférieur à celui de l'inflation. La Société s'est aussi appliquée à sensibiliser davantage le personnel à cette exigence vitale. Les hommes et les femmes grâce auxquels le service d'Air Canada est reconnu à sa juste valeur sont la force de la Société. Leur dévouement et leur engagement sont garants de la réussite future d'Air Canada.

Bien qu'il y eut débrayage de deux syndicats, Air Canada est satisfaite des contrats de travail négociés avec les grandes catégories de personnel, car ils tiennent compte du degré de souplesse nécessaire dans les conditions actuelles du marché.

Les activités fret ont dépassé les objectifs de la Société qui continuera de fournir à Air Canada Cargo le matériel et les ressources indispensables au développement de son potentiel sur les marchés national et international.

Hormis le secteur passages, les activités telles que les services informatiques à l'industrie touristique, la carte enRoute, la maintenance avions pour le compte d'autres transporteurs et les contrats d'assistance au sol sont toutes à la hauteur des espérances. Aussi, Air Canada fortifiera-t-elle ces activités.

Air Canada poursuit l'expansion internationale sur laquelle elle fonde sa croissance puisque le marché intérieur ne connaîtra ces prochaines années qu'une très faible augmentation, que se partageront tous les transporteurs.

L'élargissement de services aériens efficients et concurrentiels s'impose d'ailleurs à mesure que la présence canadienne sur les

marchés extérieurs s'intensifie. Avec un savoir-faire hors pair, un réseau intérieur stable, des lignes internationales bien achalandées et une grande capacité de transport de fret, Air Canada réunit les qualités voulues pour appuyer concrètement le Canada dans la réalisation de ses aspirations sur la scène internationale.

En 1985, la Société a ouvert une ligne sur l'Inde et Singapour via Londres. Les résultats encourageants confirment la solide implantation d'Air Canada sur les marchés d'Extrême-Orient en plein essor où elle poursuivra assidûment la percée menée en divers points du monde.

Produit d'une technologie avancée, les biréacteurs Boeing 767 d'Air Canada sont maintenant utilisés en survol maritime, ce qui permet à la Société de susciter un trafic à destination de villes d'Europe qui ne justifieraient pas des avions de plus gros module et de planifier la desserte d'autres marchés dans l'avenir.

Forte des résultats positifs de cette année, Air Canada est enthousiaste face à ses perspectives d'expansion internationale. À l'échelle nationale, une concurrence acharnée continue de lui disputer le trafic passagers.

Si Air Canada a tout mis en œuvre cette année pour fortifier l'assise de son exploitation future, elle n'en doit pas moins chercher encore à rationaliser sa flotte et à la renouveler pour rester compétitive et rentable. Elle doit cependant y parvenir sans que le rapport de la dette à l'avoir ne dépasse la limite que dicte la prudence financière.

La détermination de la Société à surmonter cet obstacle ne peut trouver meilleure expression que le thème du présent rapport : Des jalons pour l'avenir. Air Canada est résolue à prendre en main sa destinée, à concurrencer tout transporteur d'égal à égal et à atteindre la crédibilité financière qui permettra à l'actionnaire de tendre vers une participation du personnel et un apport de capitaux privés.

La réforme actuelle de la réglementation canadienne rend souhaitables la privatisation ou, tout au moins, la privatisation partielle et la participation des employés, car il est difficile de concevoir comment une société d'État pourrait être efficacement exploitée dans un contexte de libre concurrence totale. Air Canada ne sera cependant en mesure d'attirer des capitaux privés que lorsqu'elle pourra faire valoir des résultats porteurs, une structure financière convenable et une croissance prometteuse de son marché.

En outre, la Société reste éminemment consciente que tout changement doit prendre en considération un principe auquel elle est profondément attachée : la dimension humaine de son entreprise.

Ces enjeux commerciaux, financiers et humains sont de taille, mais Air Canada a derrière elle un long et prestigieux passé au cours duquel elle a su relever des défis gigantesques.

La Société mise sur une flotte moderne et efficiente, sur la compétence et le talent d'un personnel chevronné et respecté et sur les formidables réserves de bonne volonté présentes tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ses structures.

Armée de la sorte, Air Canada affronte l'avenir plus déterminée et confiante que jamais. La tâche est énorme, mais le but réaliste et le chemin pour y parvenir, praticable.

Pendant l'exercice, 13 administrateurs se sont retirés : I. H. Asper, c.r., de Winnipeg, Manitoba, au Conseil depuis quatre ans; Jacques Bock, de Montréal, Québec, depuis sept ans; Harry G. Colwell, de Saint John, Nouveau-Brunswick, depuis deux ans; Michael G. DeGroote, de Hamilton, Ontario, depuis trois ans; Geno F. Francolini, f.c.a. de Tillsonburg, Ontario, depuis neuf ans; Arthur J. LeBlanc, de Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse, depuis deux ans; Pierre Levasseur, de Montréal, Québec, depuis deux ans; Robert S. Lucenti, de North Bay, Ontario, depuis deux ans; J. W. McLoughlan, de Saint John's, Terre-Neuve, depuis six ans; W. T. Molloy, c.r. (Canada), de Saskatoon, Saskatchewan, depuis sept ans; Kathryn Robinson, de Toronto, Ontario, depuis un an; Branny Schepanovich, d'Edmonton, Alberta, depuis trois ans et J. P. Sullivan, de Delta, Colombie-Britannique, depuis un an. La direction et le personnel expriment à chacun leur reconnaissance.

Ont été nommés au Conseil, W. David Angus, c.r., de Montréal, Québec; Peter C. Bawden, de Calgary, Alberta; Jacques Blanchard, c.r., de Québec, Québec; Gayle H. Christie, de Toronto, Ontario; Fred J. Dickson, c.r., de Halifax, Nouvelle-Écosse; Ralph Fisher, f.c.a., de Toronto, Ontario, Duncan J. Jessiman, père, c.r., de Winnipeg, Manitoba; James A. Macaulay, c.r., de Vancouver, Colombie-Britannique; Paul D. Mitchell, de Guelph, Ontario; Frank D. Moores, d'Ottawa, Ontario; Fernand Roberge, de Montréal, Québec; James W. Ross, de Fredericton, Nouveau-Brunswick et Kenneth M. Waschuk, de Regina, Saskatchewan.

Deux hauts dirigeants ont pris leur retraite durant l'année. La Société rend un vibrant hommage à D. Bryce-Buchanan et J. R. McMurtry pour leurs longs et exceptionnels états de service.

Le Président du Conseil,
Claude I. Taylor

Le Président-directeur général,
Pierre J. Jeanniot

REVUE FINANCIÈRE

Monsieur le Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'exercice 1985.

À la fin de cette année caractérisée par la faible croissance des marchés passagers au Canada, une concurrence intense et des conflits de travail, Air Canada accuse une perte nette de 14,8 M$, à comparer au bénéfice net de 28,1 M$ de 1984. L'avoir de l'actionnaire inscrit au bilan 1985 reste cependant identique à celui de 1984 par suite d'un redressement fiscal de 14,8 M$ affecté aux années antérieures. Malgré le maintien intégral de l'exploitation, les résultats se sont ressentis du débrayage des agents de Ventes et Service à la clientèle pendant les trois premières semaines de mai et de celui de six semaines déclenché par les agents de bord à la mi-août.

Le bénéfice d'exploitation, qui était de 42,8 M$ en 1984, régresse à 1,5 M$, rendant compte d'une certaine morosité du secteur passages en Amérique du Nord. L'indicateur clé de la médiocrité de l'exercice est la chute du coefficient de chargement qui passe de 54,7 pour cent en 1984 à 51,8 pour cent en 1985, annulant ainsi les progrès de l'année précédente. Prévoyant une évolution forte et constante du trafic et intensifiant ses efforts pour défendre sa part du marché passagers, Air Canada a considérablement relevé sa capacité en 1985 avec huit pour cent de plus de tonnes-milles offertes.

Toutefois, le trafic n'a réellement augmenté que de 2,5 pour cent, conséquence de la modeste avance de deux pour cent du trafic passagers et de la progression modérée de sept pour cent du trafic fret.

En revanche, d'autres indicateurs sont positifs. Malgré la multiplication des tarifs réduits, la recette d'exploitation par tonne-mille payante, indicateur global de la recette unitaire, affiche un mieux de six pour cent par rapport à 1984. Ce gain est en grande partie dû à des réductions tarifaires moins importantes, surtout à l'été, et à l'élaboration d'un système de gestion des stocks de places qui assure un suivi et un contrôle constant de la distribution des places par type de tarif.

La dépense d'exploitation par tonne-mille offerte, supérieure de deux pour cent seulement, a en réalité régressé, le taux d'inflation au Canada en 1985 ayant été de quatre pour cent. Le repli du coût unitaire découle d'une hausse de six pour cent de la productivité des effectifs, de compressions budgétaires et de l'expansion de la capacité qui a permis de répartir les coûts fixes sur un nombre supérieur de tonnes-milles offertes.

Les recettes d'exploitation, à 2 722,6 M$, croissent de 223,2 M$ ou neuf pour cent. Les recettes passages des services réguliers et nolisés gagnent 120,8 M$ ou six pour cent, les lignes transatlantiques et asiatiques comptant pour moitié dans ce mieux. Le trafic passagers du réseau nord-américain baisse de un pour cent, mais celui des réseaux

RECETTES D'EXPLOITATION 1985

Millions de dollars		Pourcentage
2 062,7	Passages – Services réguliers	75,8
47,2	Passages – Services nolisés	1,7
314,1	Fret – Services réguliers	11,5
5,2	Fret – Services nolisés	0,2
293,4	Contrats de services et divers	10,8
2 722,6	Total des recettes d'exploitation	100,0

DÉPENSES D'EXPLOITATION 1985

Pourcentage		Millions de dollars
33,4	Salaires, charges sociales et avantages	910,2
20,8	Carburant avion	565,2
6,9	Commissions sur ventes	188,6
5,2	Matières, fournitures et services de maintenance	142,3
5,0	Restauration et services – Passagers	135,6
7,1	Amortissement et désuétude	192,6
21,6	Autres dépenses d'exploitation	586,5
100,0	Total des dépenses d'exploitation	2 721,0

transatlantique et asiatique grimpe de 17 pour cent.

Le trafic passagers du réseau transcontinental, soit les lignes entre l'est et l'ouest du Canada, la Californie et le Texas et entre l'ouest du Canada et la Californie, montre une croissance minimale par rapport à l'excellent exercice 1984 marqué par une reprise après la récession de 1981-1983. Air Canada élargit cependant sa part du marché entre l'est du Canada et les provinces d'Alberta et de Colombie-Britannique, grâce à l'utilisation supplémentaire de gros-porteurs.

Pour les navettes exploitées par la Société, essentiellement les vols Rapidair dans le corridor Montréal-Toronto-Ottawa et les vols Montréal/Toronto-New York/Chicago et Toronto-Boston, le trafic reste inchangé. Néanmoins Air Canada connaît un recul important sur le marché en expansion que desservent ses vols Rapidair car la concurrence a développé sa capacité, surtout sur Toronto-Ottawa.

Le déclin de cinq pour cent du trafic passagers du réseau régional, formé des lignes intérieures à l'Ontario, au Québec et à l'ouest du Canada ainsi que de celles du Canada-Atlantique, est surtout dû au relèvement de la capacité offerte par des transporteurs canadiens locaux.

Avec l'aubaine relative qu'ont représentée pendant une grande partie de l'année les vacances en Europe, le trafic transatlantique demeure très bon, dépassant de 12 pour cent la marque record de l'exercice précédent. Les résultats témoignent aussi de l'exploitation en année pleine du prolongement, instauré en mai 1984, des lignes de Francfort sur Zurich et de Paris sur Munich, Genève et Zurich. Le service par gros-porteurs sur Bombay et Singapour assuré depuis janvier a connu une première année très satisfaisante, notamment pour la classe Affaires et la première classe.

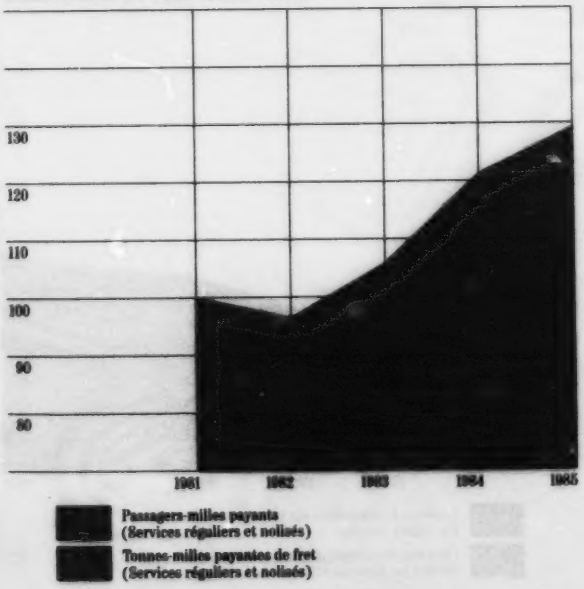
À 319,3 M$, les recettes fret dépassent de 14 pour cent celles de 1984, grâce au gain de 7 pour cent du trafic et de la recette unitaire. Deux secteurs ont particulièrement contribué à l'amélioration du trafic : l'Express du jour au lendemain, service de fret prioritaire qui, soutenu par un meilleur horaire et des normes de service affinées, enregistre un progrès de 39 pour cent et le nouveau service d'Air Canada sur Bombay et Singapour, qui séduit les expéditeurs au-delà de toute espérance et engendre très souvent des coefficients de remplissage de 100 pour cent.

La progression de 230 M$ à 293,4 M$ des recettes au poste contrats de services et divers est attribuable pour moitié environ à de plus fortes ventes de services d'assistance au sol et d'informatique ainsi qu'à de meilleures recettes issues de contrats de maintenance et, pour le reste, à une amélioration des ventes de forfaits par Touram Inc., filiale en toute propriété d'Air Canada.

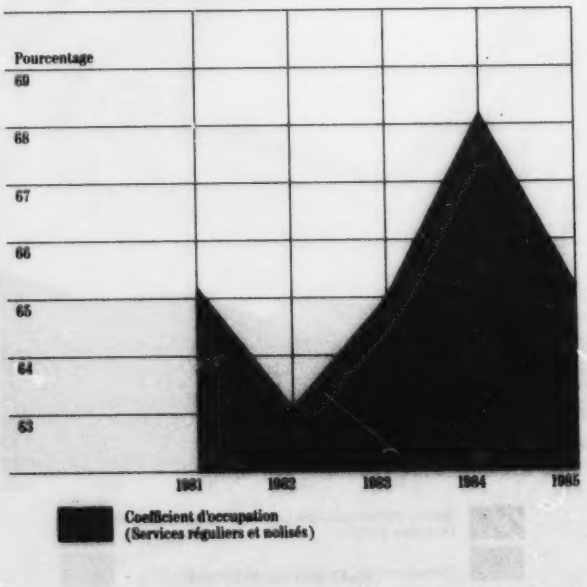
Les dépenses d'exploitation atteignent 2 721 M$, soit une hausse de 264,4 M$ ou 11 pour cent qu'expliquent principalement la plus grande capacité offerte par Air Canada de même que l'inflation.

Les dépenses au titre des salaires, charges sociales et avantages croissent de quatre pour cent et s'élèvent à 910,2 M$, des programmes

CROISSANCE DES TRAFICS PASSAGERS ET FRET (1981=100)



COEFFICIENT D'OCCUPATION



de vols plus nombreux entraînant une expansion de un pour cent de l'effectif moyen.

La note de carburant, qui tient compte d'une contrepassation de 24,7 M$ au titre d'une surtaxe fédérale sur le carburant initialement comptabilisée en 1982 et en 1983, monte de quatre pour cent pour totaliser 565,2 M$, contre 542,2 M$ en 1984. La consommation grossit de cinq pour cent surtout en raison de l'augmentation de 4,5 pour cent des heures de vol. La déréglementation de l'industrie pétrolière canadienne ayant pris effet avec l'abolition du Programme énergétique national le 1er juin 1985, les prix se sont rapprochés de ceux du marché mondial. À cette courbe ascendante s'ajoute une hausse des taxes gouvernementales, de sorte que les prix pour l'ensemble du réseau grimpent de quatre pour cent par rapport à 1984.

De 175 M$ en 1984, les frais de commissions atteignent 188,6 M$, traduisant un accroissement de sept pour cent des recettes passages des services réguliers, une plus grande part des ventes attribuables aux agences de voyages et, en proportion du trafic total, une augmentation du trafic sur l'Atlantique, pour lequel le pourcentage de commission est plus élevé.

Tout en passant au crible ses dépenses d'exploitation, Air Canada n'a renoncé en rien à l'excellence technique à laquelle elle s'était engagée. En hausse de 27 pour cent, les dépenses en matières, fournitures et services de maintenance culminent à 142,3 M$ surtout en raison de l'inspection générale des chambres de combustion, du remplacement périodique des disques de turbine et d'un programme de remplacement des aubes de turbine.

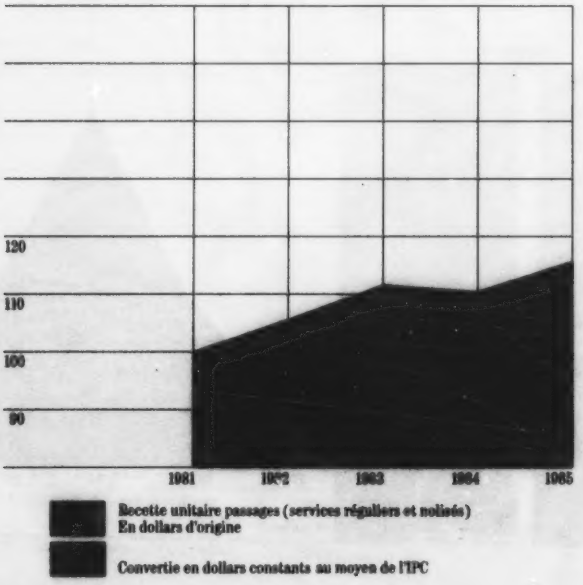
Les dépenses de restauration et de services, comprenant les repas, les consommations, les prestations et le matériel d'office, sont majorées de neuf pour cent par suite de l'augmentation de deux pour cent du trafic passagers et de l'escalade des prix.

De 164,7 M$, le poste amortissement et désuétude passe à 192,6 M$. Cette élévation de 17 pour cent est liée à l'amortissement de matériel informatique acheté en 1984 et en 1985 et à celui, en année pleine, des six B-767 réceptionnés en 1984.

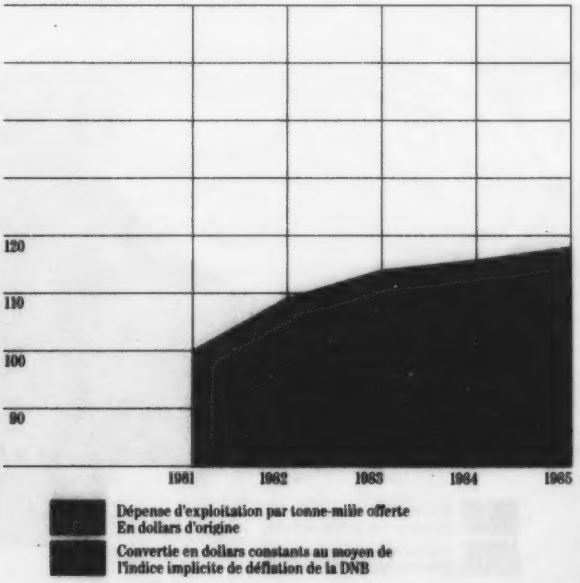
À 586,5 M$, les autres dépenses d'exploitation accusent une hausse de 26 pour cent ou 121,1 M$, surtout à cause de l'accroissement de capacité et de l'inflation. Les éléments clés ayant entraîné une dépense accrue sont la location-exploitation, depuis le mois de mai, de deux B-767, la publicité et la promotion, les redevances d'atterrissage et de services aéroportuaires, ainsi que les frais liés aux circuits Touram. S'y ajoutent entre autres les communications, l'hébergement en hôtel et les dépenses de bouche des équipages, les programmes informatiques donnés à contrat de même que les assurances.

Les dépenses nettes hors exploitation, à 57,3 M$, excèdent de 20,2 M$ les 37,1 M$ de 1984. Les frais d'intérêt gonflent de 12,6 M$, sous l'effet en année pleine d'emprunts souscrits en 1984 et, depuis avril 1985, d'une émission publique d'obligations lancée au Japon. L'aliénation d'éléments d'actif a produit 13,9 M$, contre 31,3 M$ en 1984 quand treize appareils ont été vendus, alors que

RECETTE UNITAIRE PASSAGES ET INFLATION (1981=100)



COÛT UNITAIRE ET INFLATION (1981=100)



quatre l'ont été en 1985. De 6,6 M$ en 1984, les profits nets sur change bondissent à 16,2 M$ desquels 10,8 M$ résultent de l'exécution d'un contrat de crédits croisés portant sur la conversion en dollars canadiens de l'emprunt obligataire en livres sterling contracté à 11,25 pour cent en 1984.

Les profits et pertes sur change au titre de la dette en devises sont amortis sur la durée de vie de celle-ci. À la clôture de l'exercice, le compte de frais de change reportés, compris dans les débiteurs à long terme et charges reportées du bilan, affichait 79,8 M$ en pertes reportées, à rapprocher des 27,9 M$ de profits reportés inscrits en fin d'exercice 1984. Ce revirement est attribuable à l'affaiblissement, en 1985, du dollar canadien par rapport aux principales monnaies autres que le dollar américain. La Société couvre la quasi-totalité de sa dette en dollars américains par des contrats de crédits croisés.

En 1985, Air Canada a emprunté à long terme et à taux fixe 136,5 M$ supplémentaires; elle a cependant remboursé 136,3 M$ au titre de sa dette et d'obligations à long terme en vertu de locations-acquisitions.

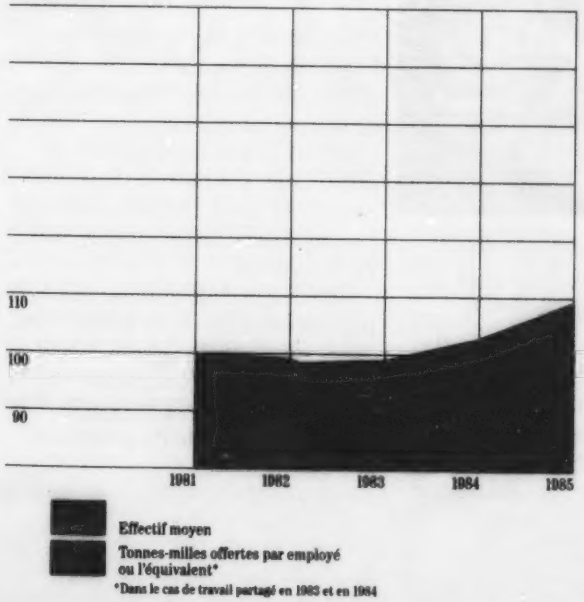
Les dépenses en immobilisations chutent à 104,2 M$, contre 430,5 M$ en 1984 quand fut liquidé le solde de 276,7 M$ sur six B-767 réceptionnés cette année-là.

En regard des objectifs, les résultats d'exploitation sont décevants principalement à cause de la piètre tenue du secteur passages nord-américain. Aux prises avec une concurrence plus serrée, la Société a amplifié à grands frais le programme de vols planifié pour ainsi défendre et solidifier son marché. Or non seulement le trafic passagers n'a pas augmenté comme elle l'escomptait, mais encore est-il resté en deçà des prévisions, d'où une plus grande proportion de places invendues. Des éléments favorables imprévus, tels un profit sur l'aliénation d'appareils, des crédits d'impôt à l'investissement et le revenu tiré de participations ont contribué à dégager un bénéfice d'exploitation, même maigre. Mais la marge d'exploitation et le rendement de l'avoir n'en demeurent pas moins nettement insatisfaisants et la direction veillera de près à leur amélioration.

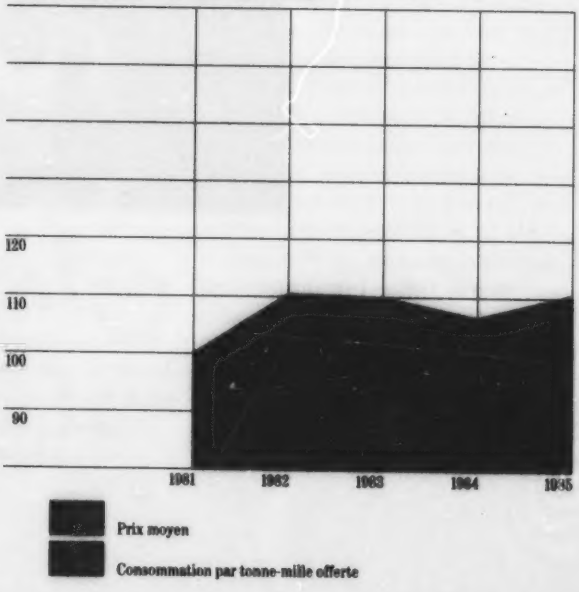
Initiative importante visant un prix de revient plus concurrentiel, la Société, avec le concours des syndicats, a pu ralentir la montée des frais de main-d'œuvre. Les négociations collectives de cette année ont porté avant tout sur les barèmes de salaire et la souplesse dans l'organisation du travail. Elles ont conduit à l'abaissement des salaires d'embauche, l'extension des échelles salariales, l'allongement de la journée de travail des pilotes et des agents de bord et le recours accru aux temps partiels chez les agents de Ventes et Service à la clientèle.

Air Canada aborde l'avenir avec confiance et la direction réaffirme sa volonté d'améliorer ses résultats pour que la Société dispose des fonds nécessaires à sa croissance et à sa prospérité dans un environnement déréglementé.

PRODUCTIVITÉ DU PERSONNEL (1981=100)



CARBURANT : PRIX ET EFFICIENCE (1981=100)



DES JALONS POUR L'AVENIR

C'est de son personnel qu'Air Canada tient sa force et son excellence.

DES PROFESSIONNELS AU SERVICE DU PUBLIC

L'excellence du savoir-faire, de l'exploitation et du service d'Air Canada repose entre les mains de son personnel. Pour son efficience et la supériorité de ses prestations, il en sera de l'avenir comme du passé : le dévouement et la compétence de ses employés les lui assureront.

La volonté d'offrir un service hors pair est cruciale, car la fidélité d'un client n'est jamais définitivement acquise. Elle est fondamentalement liée à l'habileté de la Société à préserver l'intégrité du produit et

du service et à celle de chaque membre du personnel à satisfaire les attentes individuelles. La qualité du personnel et du service de la Société a d'ailleurs été sanctionnée par l'*Air Transport World*, qui a décerné cette année à Air Canada son Prix pour l'excellence des services aux passagers.

La compétence et le métier des employés d'Air Canada sont connus du monde entier et les contrats extérieurs qu'ils attirent représentent une source importante de recettes. Développer ces atouts est primordial pour la Société, comme le prouvent les programmes permanents : efficacité des ventes pour les agents passagers et fret, participation et communication avec le personnel pour la Maintenance, perfectionnement des cadres et cours de langue pour tous et importantes activités de perfectionnement pour les Opérations aériennes, la Maintenance et le Service en vol.

La libéralisation de l'industrie canadienne du transport aérien entraîne de nombreux rajustements dans l'organisation du travail. Le personnel a été convié à prendre acte de cette nouvelle réalité que constitue, pour Air Canada, l'adaptation aux conditions du marché.

Des progrès considérables sur la voie d'une plus grande souplesse ont été accomplis par les employés et les contrats de travail des grandes catégories de personnel ont été renouvelés.

Air Canada reconnaît toujours le rôle des employés dans son avenir. Un important programme de communication interne a développé le thème du partage des responsabilités. Le personnel a activement contribué à la conception de nouveaux produits comme la classe Affaires et à la mise en service d'installations comme l'aérogare de Halifax. Le programme de suggestions des employés a fait réaliser des économies de 1,3 M$.

À mesure qu'Air Canada posera ses jalons pour l'avenir, le défi consistera à réaliser cet avenir auquel aspirent et se sont engagés les professionnels de la Société.

DES JALONS POUR L'AVENIR

Développement de produits concurrentiels, primauté du service à la clientèle et utilisation optimale des ressources, tels sont les objectifs que poursuit sans relâche la Société.

DYNAMISME ET COMPÉTITIVITÉ

Air Canada a continué de viser la rentabilité en luttant énergiquement pour sa part du trafic canadien et en poursuivant son expansion internationale.

PASSAGES – AMÉRIQUE DU NORD : L'affinement et l'uniformisation des normes de service ont été menés à bien. Vers la fin de 1985, le service Hospitalité a été instauré sur la Floride et les Antilles.

Toujours soucieuse de prévoir puis de satisfaire les attentes de la clientèle, Air Canada a particulièrement soigné sa classe Affaires, conçue expressément pour les gens d'affaires.

Au début de 1986, les trois classes de service – première classe, classe Affaires et service Hospitalité –

seront offertes à bord de tous les B-767. Il est prévu de les appliquer ensuite progressivement aux vols par B-727, puis aux autres.

Les alliances commerciales avec des transporteurs locaux témoignent de la ferme intention d'Air Canada de rendre son réseau accessible à plus de Canadiens et de défendre tout à la fois sa part du marché. Outre les ententes annoncées en 1985 avec deux transporteurs, d'autres font actuellement l'objet de négociations.

Le réaménagement de l'horaire s'est poursuivi : le nombre de vols sans escale Québec-Toronto, Winnipeg-Vancouver et New York-Montréal/ Toronto a été haussé, le service entre Halifax et l'ouest du Canada a été amélioré et le service passages sur Houston et Cleveland au départ de Toronto a été suspendu.

Des initiatives tarifaires majeures ont été prises, notamment le lancement, pour l'Amérique du Nord, d'un tarif réduit applicable toute l'année.

PASSAGES — INTERNATIONAL : La première année d'exploitation de la ligne sur Bombay et Singapour a été encourageante. Le trafic passagers du réseau intra-européen, soit Paris-Genève, Paris-Zurich, Francfort-Zurich, Paris-Munich et Londres-Düsseldorf, a considérablement progressé par rapport à 1984.

Des vols réguliers ont été inaugurés entre Toronto et Sainte-Lucie et la relation Toronto-Manchester le sera au début de 1986.

Pour atteindre le marché du Pacifique Sud qu'elle ne dessert pas, Air Canada a conclu avec Air New Zealand une alliance touchant le transport au-delà de Singapour.

Visant le trafic d'Europe de l'Est, via Francfort, elle s'est également alliée à MALEV, le transporteur national hongrois.

Air Canada s'occupe activement de son expansion, surtout en Extrême-Orient. Un second corridor vers l'Asie du Sud-Est qui relierait Francfort, New Delhi et Bangkok a fait l'objet de démarches. La Société attend impatiemment les résultats de pourparlers entre le Canada et des pays de la ceinture du Pacifique ainsi qu'une décision du Gouvernement en sa faveur dans l'octroi des lignes concernées.

DES JALONS POUR L'AVENIR

Air Canada Cargo, secteur dynamique et en pleine croissance.

AIR CANADA CARGO

Air Canada Cargo représente une réussite remarquable pour la Société. Au cours de l'année, elle s'est employée à augmenter recettes et trafic grâce à des produits et à des services originaux, à son expansion internationale, aux additions à sa flotte et à l'utilisation sensiblement accrue des appareils.

Le résultat a été des plus concluants sur le plan national et international. Le trafic a gagné 7 pour cent et les recettes, 14 pour cent. Avec l'expansion prévue du réseau et des services, le fret constitue un des importants secteurs de croissance pour Air Canada.

En plus d'occuper un créneau envié au Canada, la Société est un des grands transporteurs de fret entre l'Amérique du Nord et l'Europe, offrant un vaste réseau et des vols quotidiens. Air Canada Cargo compte 65 destinations dans le monde et des représentations dans 85 pays.

Pour soutenir l'expansion de son activité fret, Air Canada procède actuellement à la transformation de deux DC-8 passagers qui portera à huit DC-8 la flotte des tout-cargos.

Air Canada Cargo a conçu un nouveau système informatique très perfectionné, qui sera fonctionnel en 1986 et lui conservera sa supériorité. Elle s'appuiera sur cet outil d'avant-garde pour respecter ses engagements prioritaires envers sa clientèle et assurer l'intégrité de ses produits.

Sur le plan national, les efforts ont porté sur l'augmentation de la capacité, l'expansion du réseau, l'amélioration de l'horaire et l'élaboration de produits et de services. La rationalisation des produits a donné naissance à l'EXPRESS, qui regroupe trois services ciblés et fondés sur la rapidité de livraison : Jour même, Du jour au lendemain et Fret ordinaire.

Sur le plan international, des vols nolisés ont été assurés sur les Antilles, les Amériques du Nord et centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud-Est, l'Australie et l'Europe. Un fait marquant a été l'expédition de bétail canadien à la République populaire de Chine, premier mouvement commercial de fret au départ du Canada vers ce pays en 40 ans.

Pour étendre son réseau international au-delà de Bombay et Singapour, Air Canada Cargo a entrepris avec Thai Airways International des opérations de fret entre Bruxelles et Bangkok, prélude à une future desserte hebdomadaire de cette dernière ville. Au début de 1986, Bombay sera dotée d'un service tout cargo.

Grâce à une cinquième liberté négociée avec la Belgique, et par l'entremise de son centre intermodal de Bruxelles, Air Canada Cargo entend accélérer le développement d'un réseau fret global au départ du Canada.

DES JALONS POUR L'AVENIR

L'industrie prend modèle sur les normes d'excellence et d'efficience techniques d'Air Canada.

EXCELLENCE TECHNIQUE

Air Canada est réputée mondialement pour son excellence technique et son efficacité opérationnelle. Sa flotte moderne est entretenue selon les normes les plus rigoureuses, et bien appréciée du public.

FLOTTE : Face à l'évolution des exigences de la clientèle, au durcissement de la concurrence et à la nécessité d'affermir son efficience, la Société a continué de rajuster sa flotte, prenant en location pour 15 ans deux Boeing 767 d'une grande entreprise de crédit-bail du Canada, vendant un Boeing 727, un Boeing 747 et deux DC-8 passagers, et transformant deux DC-8 en cargos.

Les B-747 passagers ont été affectés surtout au service transatlantique et aux liaisons entre

l'est du Canada et la Floride, et les deux B-747 combi (passagers et fret), aux vols sur l'Europe.

Le B-767 est devenu le pilier du service transcontinental. Son affectation en survol maritime à la ligne reliant le Canada-Atlantique à la Grande-Bretagne lui a conféré un plus grand prestige, a démontré son efficience et a alloué plus de souplesse à la Société.

Le Lockheed 1011 reste un des principaux courriers internationaux d'Air Canada. Le B-727 couvre les trajets nord-américains de moyenne distance et le DC-9, les courtes liaisons intérieures et transfrontière. La flotte de DC-8 cargos passera à huit appareils en 1986.

En fin d'exercice, la Société comptait 112 appareils en service actif : cinq B-747, quatorze B-767, seize L-1011, trente-six B-727, trente-cinq DC-9 et six DC-8 cargos. S'y ajoutent deux DC-8 en cours de transformation, deux L-1011 donnés en location à un transporteur étranger et cinq DC-8 offerts à la vente.

ENGAGEMENT : Grâce à la compétence de ses fonctions Maintenance et Ingénierie et Installations et Fourniture, la Société a tenu ses promesses d'excellence, qu'elle renouvelle plus fermement encore.

Air Canada est un des rares transporteurs aériens internationaux qui peut assurer lui-même presque toute sa maintenance avions. Elle le doit à un programme continu d'investissements substantiels dans des installations et du matériel de haute technicité. Elle tire aussi sa force technique de l'efficacité de ses méthodes d'achat et de contrôle des stocks.

Son excellence a valu à la Société d'importants contrats de maintenance. Elle a tiré environ 50 M$, 5 M$ de plus qu'en 1984, de la vente de services de maintenance et d'ingénierie à plus de 40 transporteurs et entreprises aéronautiques.

Pour apaiser les inquiétudes sur la sécurité, Air Canada a clairement réitéré sa volonté d'appliquer les normes les plus strictes de maintenance et d'ingénierie. Durant l'année, ses appareils ont reçu une attention largement supérieure aux niveaux exigés.

DES JALONS POUR L'AVENIR

L'Informatique fait sa marque grâce à son savoir-faire et à ses réalisations d'avant-garde.

AVANT-GARDISME

La supériorité de ses systèmes, l'importance de ses recettes externes et sa compétence avérée placent Air Canada parmi les principaux fournisseurs de services informatiques du Canada.

La direction Informatique a continué de démontrer son avant-gardisme par des progrès majeurs touchant la technique, les systèmes et le matériel. Ces réalisations ont grandement aidé Air Canada à relever la productivité, à juguler les coûts, à affermir l'excellence du service et à rationaliser les activités.

En 1985, l'Informatique, qui a connu un remarquable essor, a largement contribué au bénéfice d'exploitation.

Air Canada a encore amélioré la souplesse de son système de réservations, ReserVec II. Grâce à son nouveau système de gestion de la recette unitaire, la Société peut constamment rajuster l'équilibre entre les places à plein tarif et les places à tarif réduit de ses vols prioritaires, pour mieux rentabiliser sa capacité.

Un système de gestion des navigants techniques a été instauré, qui a accru la productivité. Le nouveau système de communication des données air-sol présenté au Salon aéronautique de Paris doit être monté sur les Boeing 767 en 1986.

La Société a acquis du nouveau matériel de technique pointue pour multiplier le volume de traitement et réduire le temps de réponse de ReserVec II. Installé dans le nouveau complexe administratif et informatique d'Air Canada à Winnipeg, ce matériel représente un apport technologique appréciable pour le Manitoba. Le Centre de Dorval s'est enrichi d'un tout nouvel ordinateur principalement programmé pour la planification.

La vente des produits et services de la Société, surtout aux entreprises touristiques et paratouristiques, a été très fructueuse. Un système central de gestion et de comptabilité destiné aux grandes chaînes d'agences de voyages a été implanté.

Malgré la farouche concurrence des fournisseurs canadiens et américains, l'informatisation des agences de voyages a connu une année record : les installations atteignent 25 pour cent de plus qu'en 1984.

L'application de nouvelles techniques informatiques et de communication renforcera les programmes de service à la clientèle et de productivité d'Air Canada et lui conservera une place de choix sur le marché des systèmes d'information sur les voyages et les modes de transport.

DES JALONS POUR L'AVENIR

L'amélioration de la rentabilité guide les principes de gestion d'Air Canada.

GESTION EFFICACE

L'industrie a poursuivi sa transformation et les compagnies aériennes leur adaptation à la réforme de la réglementation. La concurrence intense, l'évolution des attentes des consommateurs et les innovations technologiques ont marqué l'environnement professionnel.

Bien décidée à améliorer ses résultats, Air Canada crée et applique des programmes visant l'optimisation des ressources financières, techniques et opérationnelles. À tous les échelons, le personnel apprivoise le changement et développe sans cesse des systèmes et méthodes propres à une gestion efficace.

Le 1er janvier, une restructuration administrative a modifié les anciens modèles de gestion, d'exploitation et de planification et procuré la souplesse qu'exigent les nouveaux enjeux du marché.

Déterminée à accroître ses recettes, la Société a enlevé de nouveaux contrats de service en maintenance, informatique, assistance au sol et entraînement des pilotes notamment. Son savoir-faire lui a rapporté 146,4 M$, contre 125,6 M$ en 1984.

Les clients faisant appel aux acquis techniques de la Société peuvent compter sur le même excellent service dispensé aux passagers et aux expéditeurs.

Air Canada a continué d'appliquer sa politique de compression des coûts et de maîtrise des frais généraux et d'exploitation. La faculté d'adaptation et l'ingéniosité du personnel contribuent au succès de cette politique et assurent le respect des normes traditionnelles.

En réponse à l'évolution technologique dans l'industrie, Air Canada a consacré d'importantes ressources au développement et à la mise en service de systèmes informatiques, conservant sa place prépondérante parmi les entreprises de haute technicité du pays.

La Société lutte opiniâtrement pour protéger sa part du marché canadien, mais les débouchés y resteront rares et c'est donc le marché international qu'elle tentera à nouveau de pénétrer, dans sa quête d'expansion.

Le marché fret national et international, pour sa part, comporte encore des créneaux libres qu'exploitera la Société pour étendre son activité fret.

Air Canada envisage avec optimisme la réforme de la réglementation au pays. Elle est en pleine possession des ressources indispensables pour miser sur ses points forts et trouver le degré de souplesse lui permettant de mener une concurrence efficace dans le nouveau contexte et d'opérer les rajustements qui lui vaudront un avenir sûr.

DES JALONS POUR L'AVENIR

CARTE enROUTE

La Carte enRoute a consolidé sa position au premier rang mondial des cartes de crédit de compagnie aérienne. Avec une hausse de plus de 25 pour cent de ses ventes, sa croissance surpasse toujours celle de l'industrie.

Les adhésions des entreprises et plus encore des titulaires privés ont connu un essor remarquable. enRoute propose la plus novatrice et la plus complète des cartes d'entreprise. Au Canada, presque tous les secteurs de l'industrie, des affaires et des pouvoirs publics l'utilisent.

La participation de nouveaux hôtels, restaurants, agences de location de voitures et transporteurs aériens internationaux a favorisé sa croissance.

La Carte enRoute a remporté le Prix du fournisseur de l'année dans le secteur des voyages, décerné par le Canadian Institute of Travel Counsellors. Reflet de l'opinion des entreprises et de l'industrie touristique, ce prix témoigne de l'efficacité inégalée de la carte enRoute partout au Canada.

En cours d'année a été amorcée la création d'une filiale, La Carte enRoute Inc., qui gérera les opérations canadiennes de la carte et aura les coudées franches pour saisir toute occasion d'expansion.

AGENCES

Les sociétés d'État sont tenues par des directives sur les pratiques commerciales de divulguer l'identité de leurs agents de vente et d'approvisionnement de même que la somme globale qui leur a été versée. Durant l'exercice, 11 846 agents ont reçu 159 006 951 $ en commissions sur les ventes passages et fret. En outre, 574 220 $ ont été payés à des agents de vente et d'approvisionnement pour des services tels la vente d'avions en surplus et d'espace publicitaire et la sous-location de bureaux.

REMERCIEMENTS

Par son ingéniosité et son professionnalisme le personnel a largement contribué aux réalisations d'Air Canada. Le Conseil d'administration lui exprime sa gratitude et souligne avec fierté les efforts déployés pour rehausser encore l'excellence technique et la qualité du service à la clientèle. Il voit dans le thème de cette année, Des jalons pour l'avenir, l'affirmation de la volonté collective d'assurer la prospérité future d'Air Canada.

Le Président du Conseil,

Claude I. Taylor

Le Président-directeur général,

Pierre J. Jeanniot

BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	1985	1984
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse et placements à court terme	62 293 $	50 684 $
Débiteurs	301 457	269 581
Pièces de rechange, matières et fournitures	89 622	78 079
Frais payés d'avance	12 144	10 581
Impôts sur le revenu reportés	38 489	34 786
	504 005	443 711
Biens-fonds et matériel (note 2)	1 807 189	1 893 056
Matériel volant en location-acquisition (note 3)	91 715	106 380
Participations dans d'autres sociétés (note 4)	31 604	21 575
Débiteurs et frais reportés à long terme	154 989	43 755

Au nom du Conseil d'administration,

Le Président du Conseil,
Claude I. Taylor

Le Président-directeur général,
Pierre J. Jeanniot

	2 589 502 $	2 508 477 $

	1985	1984
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	348 537 $	350 125 $
Recettes de transport perçues d'avance	171 127	153 052
Tranche à court terme de la dette et des obligations au titre de locations-acquisitions	108 399	96 612
	628 063	599 789
Dette à long terme (note 5)	1 259 124	1 103 079
Obligations à long terme au titre de locations-acquisitions (note 6)	93 570	115 497
Autres éléments de passif à long terme	19 836	17 618
Crédits reportés		
Impôts sur le revenu reportés	67 738	111 085
Autres	8 095	33 512
	2 076 426	1 980 580
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé : 750 M$ en actions de 1 000 $ chacune		
Émis et entièrement libéré : 329 009 actions	329 009	329 009
Bénéfices non répartis	184 067	198 888
	513 076	527 897
	2 589 502 $	2 508 477 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	1985	1984
Recettes d'exploitation		
Passages	2 109 845 $	1 989 019 $
Fret	319 330	280 421
Contrats de services et divers	293 402	229 975
	2 722 577	2 499 415
Dépenses d'exploitation		
Salaires, charges sociales et avantages	910 223	873 214
Carburant avion (note 7)	565 153	542 177
Commissions sur ventes	188 591	174 951
Matières, fournitures et services de maintenance	142 347	111 878
Restauration et services – Passagers	135 613	124 281
Amortissement et désuétude	192 561	164 693
Autres	586 548	465 449
	2 721 036	2 456 643
Bénéfice d'exploitation	1 541	42 772
Revenus hors exploitation (dépenses)		
Intérêts sur la dette et les obligations à long terme au titre de locations-acquisitions	(114 110)	(101 539)
Intérêts créditeurs	7 882	8 934
Intérêts capitalisés	3 604	9 048
Profit sur l'aliénation de biens-fonds, de matériel et de placements	13 859	31 277
Change	16 246	6 563
Autres	15 218	8 574
	(57 301)	(37 143)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et postes extraordinaires	(55 760)	5 629
Recouvrement d'impôts sur le revenu reportés (note 8)	33 865	16 276
Bénéfice net (perte) avant postes extraordinaires	(21 895)	21 905
Postes extraordinaires (note 9)	7 074	6 223
Bénéfice net (perte)	(14 821)$	28 128 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

AIR CANADA

BÉNÉFICES NON RÉPARTIS CONSOLIDÉS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	1985	1984
Bénéfices non répartis à l'ouverture de l'exercice		
Solde déjà établi		157 094 $
Redressement affecté aux exercices antérieurs (note 10)		13 666
Solde redressé	198 888 $	170 760
Bénéfice net (perte)	(14 821)	28 128
Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice	184 067 $	198 888 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

AIR CANADA

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	1985	1984
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Exploitation		
Bénéfice net (perte) avant postes extraordinaires	(21 895)$	21 905 $
Postes extraordinaires	(5 062)	(26 389)
Postes hors caisse compris dans le bénéfice net (perte)	129 122	114 178
Résultats	102 165	109 694
Évolution nette des débiteurs et des créditeurs	(33 464)	18 606
Augmentation des recettes de transport perçues d'avance	18 075	6 912
Augmentation des pièces de rechange, matières et fournitures	(18 925)	(15 590)
Autres	(3 231)	(18 142)
	64 620	101 480
Financement		
Emprunts à long terme	136 545	307 886
Remboursement de la dette à long terme	(113 503)	(66 085)
Remboursement relatif aux obligations au titre de locations-acquisitions	(22 814)	(21 292)
Profits sur change reportés	20 586	19 749
Autres	(4 653)	(1 687)
	16 161	238 571
Investissement		
Acquisition d'immobilisations	(104 169)	(430 547)
Produit d'aliénations	36 491	58 425
Prises de participation	(3 884)	33 152
Dividendes versés par des sociétés apparentées	2 390	3 608
	(69 172)	(335 362)
Augmentation de la situation de l'encaisse	11 609	4 689
Situation de l'encaisse à l'ouverture de l'exercice	50 684	45 995
Situation de l'encaisse à la clôture de l'exercice	62 293 $	50 684 $

La situation de l'encaisse est constituée de l'encaisse et des placements à court terme.

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

1. Principales conventions comptables

a) *Consolidation*

Les états financiers consolidés comprennent les comptes d'Air Canada et de ses filiales en propriété exclusive, Touram Inc. et Les immeubles d'entretien aéronautique Limitée. Toutes les opérations intersociétés ont été éliminées.

b) *Amortissement*

Les biens-fonds et le matériel d'exploitation ainsi que les biens sous contrat de location-acquisition sont amortis, jusqu'à concurrence de la valeur résiduelle estimative, suivant la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée prévue d'utilisation. Pour le matériel volant, la durée prévue d'utilisation est de 14 à 18 ans, sauf quand des modifications majeures la prolongent. Elle est de 5 à 30 ans pour les autres éléments des biens-fonds et du matériel.

c) *Maintenance*

Les frais de maintenance et de réparation sont portés aux dépenses d'exploitation, sauf les modifications majeures, qui sont capitalisées.

d) *Pièces de rechange, matières et fournitures*

Les pièces de rechange, matières et fournitures sont évaluées au coût moyen. La provision pour désuétude des pièces de rechange du matériel volant est accumulée pendant la durée prévue d'utilisation du matériel volant correspondant.

e) *Recettes de transport*

Les ventes passages et fret de la Société deviennent des recettes d'exploitation quand le transport est fourni. La valeur du transport non encore fourni est inscrite au passif à court terme.

f) *Intérêts capitalisés*

Les intérêts sur les fonds affectés à l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres éléments des biens-fonds et du matériel sont capitalisés pour les périodes qui précèdent la date d'entrée en service des éléments d'actif considérés.

g) *Conversion des devises*

Les éléments monétaires de l'actif et du passif libellés en devises sont convertis aux taux de change des fins de mois. Les profits et pertes sur change sont inclus dans les résultats de l'exercice, sauf ceux afférents à la dette à long terme, qui sont reportés et amortis sur la durée résiduelle de la dette. Les autres éléments d'actif et de passif et les éléments des comptes compris dans les résultats figurent à leur contre-valeur au cours du change en vigueur aux dates des opérations.

h) *Crédits d'impôt à l'investissement*

Les crédits d'impôt à l'investissement relatifs aux éléments d'actif acquis avant 1985 sont comptabilisés dans les résultats après déduction des impôts sur le revenu reportés applicables, suivant la méthode d'imputation à l'exercice où ils servent à des fins fiscales. Les crédits d'impôt à l'investissement attribués pour les éléments d'actif acquis après 1984 sont déduits du coût des biens-fonds et du matériel, l'année de leur acquisition.

2. Biens-fonds et matériel

	1985	1984
Coût		
Matériel volant	2 270 031 $	2 308 617 $
Autres éléments biens-fonds et matériel	694 285	597 014
	2 964 316	2 905 631
Amortissement cumulé		
Matériel volant	806 910	740 735
Autres éléments biens-fonds et matériel	387 550	349 396
	1 194 460	1 090 131
	1 769 856	1 815 500
Versements proportionnels	37 333	77 556
Valeur comptable nette	1 807 189 $	1 893 056 $

Le matériel volant comprend cinq appareils retirés du service et d'une valeur comptable nette de 5,5 M$. La vente de ces appareils en février 1986 a rapporté 14,5 M$.

3. Matériel volant en location-acquisition

	1985	1984
Matériel volant en location-acquisition	295 985 $	292 103 $
Moins amortissement cumulé	204 270	185 723
Valeur comptable nette	91 715 $	106 380 $

4. Participations dans d'autres sociétés

Les participations comptabilisées à la valeur de consolidation comprennent GPA Group Limited (22,7 %), Innotech Aviation Limitée (30 %), MATAC Cargo L^tée^ (50 %), Global Travel Computer Holdings Ltd (33,3 %, 21,1 % jusqu'au 25 décembre 1985) et Nordair L^tée^ (86,5 % jusqu'à sa vente le 31 mai 1984). La quote-part du bénéfice de ces sociétés revenant à Air Canada est intégrée aux revenus hors exploitation au poste Autres et s'élève à 9,1 M$ (4,3 M$ en 1984).

5. Dette à long terme

	1985	1984
Gouvernement du Canada		
Billet 7,2 %, remboursable en versements semestriels, échéant en 1993	196 098 $	215 198 $
Billet 8,31 %	—	12 851
	196 098	228 049
Autres		
Billets 8,7 %, échéances 1995-1996	504 211	493 531
Billet 7,3 %, échéances de 1991 à 1994	104 760	—
Obligations 11,25 %, échéance 1994	70 000	61 196
Obligations 6,25 %, échéance 1992	67 860	50 800
Obligations 5,5 %, échéance 1995	67 860	50 800
Obligations 9 %, échéance 1992	57 190	41 880
Obligations 7,375 %, échéance 1993	57 190	41 880
Billets 8 %, échéances 1990-1991	50 733	56 543
Billet 8,5 %, échéances 1991-1992	46 699	51 598
Billet 8,375 %, échéance 1990	35 007	40 456
Billet 9,25 %, échéance 1991	32 128	26 386
Billets divers, échéances de 1986 à 1992, au taux d'intérêt moyen de 10,35 %	53 530	34 020
	1 147 168	949 090
	1 343 266	1 177 139
Tranche à court terme	84 142	74 060
	1 259 124 $	1 103 079 $

Aucune portion de la dette à long terme n'est garantie. Les sommes à rembourser au cours des cinq prochains exercices portent sur 457 M$, soit 84,1 M$ en 1986, 86,9 M$ en 1987, 91,5 M$ en 1988, 96,5 M$ en 1989 et 98 M$ en 1990.

La dette à long terme comprend 635,5 M$ remboursables en dollars américains, 135,7 M$ en francs suisses, 114,4 M$ en deutsche Mark, 104,8 M$ en yens, 70 M$ en livres sterling et 32,1 M$ en francs français. La quasi-totalité de la dette remboursable en dollars américains est couverte par des contrats de change à long terme dans cette monnaie. Le 1er mai 1985, Air Canada a conclu avec une banque canadienne un accord de crédits croisés qui met la Société à l'abri de toute fluctuation ultérieure du taux de change sur la dette et les intérêts à verser en livres sterling.

Pendant l'exercice, Air Canada a passé des accords d'échange de taux d'intérêt échéant en 1988 et en 1990 et portant sur un principal théorique de 150 M$ US. Aux termes de ces accords, la Société sert un intérêt à taux variable rajusté trimestriellement, selon le taux Libor en vigueur, et les tiers, un intérêt à taux fixe moyen de 10,15 %.

Au 31 décembre 1985, la Société est partie, avec deux banques à charte canadiennes, à des accords de crédits renouvelables et à terme totalisant 200 M$. Les crédits renouvelables et à terme échoient à trois et cinq ans respectivement. Au 31 décembre 1985, il n'existe aucun prélèvement impayé en vertu de ces accords.

6. Obligations au titre de locations

Les loyers minimaux futurs au titre des contrats de location-acquisition et de location-exploitation sont les suivants :

	Location-acquisition—Appareils	Location-exploitation—Appareils et biens-fonds
1986	33 185 $	44 236 $
1987	31 833	40 658
1988	31 173	30 371
1989	26 597	23 602
1990	21 683	21 028
Au-delà	5 266	174 798
Total des loyers minimaux futurs	149 737	334 693 $
Moins somme représentant l'intérêt et les retenues de garantie	31 910	
Valeur actualisée des obligations au titre de locations-acquisitions	117 827	
Moins tranche à court terme	24 257	
Valeur actualisée des obligations au titre de locations-acquisitions à long terme	93 570 $	

Les contrats de location-acquisition sont comptabilisés à la valeur actualisée des loyers, selon le taux d'intérêt implicite de chaque contrat. Le taux d'intérêt implicite moyen s'appliquant à ces obligations est de 7,6 % avec échéances allant de 1986 à 1991.

7. Surtaxe sur le carburant
La provision de 24,7 M$ constituée au titre de la surtaxe sur le carburant pour les mois de février 1982 à avril 1983 a fait l'objet d'une contrepassation et entre en déduction des dépenses d'exploitation de l'exercice.

8. Impôts sur le revenu
Le recouvrement d'impôts sur le revenu reportés effectué par la Société se ventile comme suit :

	1985	1984
Recouvrement d'impôts sur le revenu (provision), fondé sur un taux d'imposition combinant les taux de base du fédéral et des provinces	24 535 $	(2 469)$
Gains en capital assujettis à un taux d'imposition effectif inférieur	5 125	3 363
Bénéfice de sociétés apparentées exempté d'impôts	4 024	1 829
Crédits d'impôt à l'investissement, après déduction de 11 455 $ d'impôts sur le revenu reportés en 1984	—	13 376
Divers	181	177
Recouvrement d'impôts sur le revenu reportés	33 865 $	16 276 $

Au 31 décembre 1985, la Société dispose de crédits d'impôt à l'investissement de 35 M$ qui pourront servir à réduire l'impôt fédéral sur le revenu des exercices de 1986 à 1988. Aucun avantage n'est comptabilisé à ce titre.

9. Postes extraordinaires
La Société a modifié le calcul de 1984 de ses crédits d'impôt à l'investissement et inscrit aux résultats 9,9 M$ (21 M$ en 1984) de crédits d'impôt à l'investissement, après déduction de 7,8 M$ (16,4 M$ en 1984) d'impôts sur le revenu reportés.
La provision pour le coût de vastes programmes de réduction de l'effectif s'établit à 2,8 M$ (14,8 M$ en 1984), après déduction de 2,2 M$ (11,6 M$ en 1984) d'impôts sur le revenu reportés.

10. Redressement affecté aux exercices antérieurs
La Société a relevé dans les impôts sur le revenu reportés comptabilisés dans les exercices antérieurs un excédent de 14,8 M$, selon le taux d'imposition réglementaire de ces exercices. Par conséquent, les impôts sur le revenu reportés présentés dans les exercices antérieurs ont été redressés. Il en résulte, pour 1984, une majoration du bénéfice net avant postes extraordinaires et du bénéfice net de 0,7 M$ et de 1,1 M$ respectivement. L'effet cumulatif, chiffré à 13,7 M$ au 1er janvier 1984, se traduit par une augmentation des bénéfices non répartis à cette date.

11. Modification d'estimations comptables
Les importantes modifications ci-après, apportées aux estimations comptables en 1985, ont eu pour effet de réduire de 14,4 M$ la perte nette, après déduction de 8,5 M$ d'impôts sur le revenu reportés.
a) L'estimation modifiée du montant des recettes de transport inutilisé a donné lieu à une augmentation de 10,2 M$ des recettes passages.
b) La méthode d'amortissement des profits et pertes sur change reportés a été affinée, d'où une diminution de 7 M$ des dépenses hors exploitation.
c) La durée prévue d'utilisation des DC-8 cargos a été prolongée par des modifications majeures, notamment la remotorisation des appareils. La dotation à l'amortissement et à la désuétude a donc pu être réduite de 5,7 M$ en 1985.

12. Engagements
Au 31 décembre 1985, les contrats de modification d'avions s'élèvent à environ 12 M$ US. Les autres engagements au titre des biens-fonds, du matériel au sol et des pièces de rechange atteignent environ 45 M$ CAN.

13. Régimes de retraite
Les frais de capitalisation des pensions au titre des services courants sont imputés à l'exploitation dès qu'ils sont engagés. La dette non capitalisée, déterminée par des évaluations actuarielles, est pourvue par versements annuels imputés à l'exploitation sur les périodes recommandées par les actuaires et conformément aux stipulations réglementaires. Les excédents et déficits actuariels, déterminés par des évaluations actuarielles, sont amortis au moyen d'imputations aux résultats sur une période de trois ans.
Le total des charges au titre de ces régimes s'élève à 35,9 M$ pour l'exercice (36,2 M$ en 1984), après déduction d'un excédent actuariel de 20,4 M$ pour les exercices 1984 et 1985.
Au 31 décembre 1985, la dette non capitalisée des régimes de retraite de la Société est de 248 M$ (224 M$ en 1984), selon les dernières évaluations actuarielles effectuées au 31 décembre 1983, dette qui est pourvue par versements annuels sur diverses périodes jusqu'en 2003. Au 31 décembre 1985, la valeur marchande de l'actif des caisses de retraite dépasse la valeur des avantages acquis.

14. Éventualités
Diverses poursuites judiciaires et réclamations entamées par ou contre la Société sont actuellement en cours. De l'avis de la direction, le dénouement de ces affaires n'aura aucune incidence marquée sur la situation financière ou sur les résultats de la Société.

15. Opérations entre apparentés
Dans le cadre normal de ses affaires, la Société effectue des opérations avec des apparentés, à savoir le gouvernement du Canada, ses organismes et d'autres sociétés d'État. La Société perçoit auprès des apparentés des recettes au titre de passages, de fret et de contrats de services. Les dépenses faites auprès des apparentés comprennent des redevances d'atterrissage et d'aéroport, des taxes et des intérêts sur la dette à long terme. Les soldes des comptes qui résultent de ces opérations figurent au bilan et sont réglés selon les conditions faites aux tiers non apparentés.

16. Chiffres donnés à des fins de comparaison
Certains chiffres de 1984 donnés à des fins de comparaison dans les états des résultats consolidés, des bénéfices non répartis consolidés et de la situation financière consolidée ont été réagencés afin d'être conformes à la présentation adoptée en 1985.

17. Loi constitutive
La Société assure son exploitation en vertu de la *Loi d'Air Canada de 1977* modifiée.

18. Événements postérieurs à la clôture de l'exercice
Le 22 janvier 1986, la Société a lancé une émission d'obligations perpétuelles subalternes de 200,9 M$ (300 M FS) portant intérêt à 6¼ %. Ces obligations non garanties peuvent être appelées au remboursement à 102 % du pair en 2001 et, par la suite, tous les cinq ans.

Le 7 février 1986, la Société a lancé une émission d'obligations perpétuelles subalternes de 135,1 M$ (200 M FS) portant intérêt à 5¾ %. Ces obligations non garanties peuvent être appelées au remboursement à 101½ % du pair en 1999 et, par la suite, tous les cinq ans à 102 % du pair.

COMMENTAIRE DE LA DIRECTION

La direction répond de la sincérité et de la fidélité des états financiers consolidés du présent rapport, lesquels ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus. Elle répond également des autres informations contenues dans ce rapport et de leur concordance avec celle des états financiers. La direction a pour règle de conduite de maintenir un système de contrôle interne qui vise à assurer, dans une mesure raisonnable, la fiabilité de l'information financière et la protection de l'actif. La Société dispose de son propre service de vérification qui a notamment pour fonction le suivi des mécanismes de contrôle interne et de leur application.

Le Conseil d'administration veille à ce que la direction remplisse ses fonctions en matière d'information financière et de contrôle interne, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Comité de vérification du Conseil, composé d'administrateurs extérieurs au personnel de la Société. Le Comité de vérification se réunit au moins quatre fois l'an avec la direction ainsi que les vérificateurs internes et externes.

Les vérificateurs externes, Thorne Riddell, effectuent une vérification indépendante conforme aux normes généralement reconnues et expriment leur opinion sur les états financiers. Cette vérification comporte l'examen et l'évaluation du système de contrôle interne de la Société, ainsi que les sondages et procédés jugés nécessaires pour assurer, dans une mesure raisonnable, la présentation fidèle des états financiers. Les vérificateurs externes ont libre accès auprès du Comité de vérification, qu'ils rencontrent régulièrement.

Le Premier vice-président – Finances,

William J. Reid

William J. Reid

Le Président-directeur général,

Pierre J. Jeanniot

Pierre J. Jeanniot

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au Ministre des Transports
Ottawa

Nous avons vérifié le bilan consolidé d'Air Canada au 31 décembre 1985, les états des résultats consolidés, des bénéfices non répartis consolidés ainsi que de l'évolution de la situation financière consolidée pour l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1985 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons également qu'à notre avis les opérations de la Société et de ses filiales que nous avons relevées dans le cours de notre vérification des états financiers étaient conformes à la partie XII de la *Loi sur l'administration financière* et ses règlements ainsi qu'à la *Loi d'Air Canada* et aux règlements intérieurs de la Société.

Thorne Riddell Pinsent Richard

Montréal (Québec)
Le 14 février 1986

Comptables agréés

AIR CANADA

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1985	1984	1983	1982	1981
DONNÉES FINANCIÈRES — Consolidées (en millions de dollars)					
Recettes d'exploitation :					
Passages	2 109,8	1 989,0	1 844,5	1 860,9	1 857,0
Fret	319,3	280,4	269,7	264,6	255,3
Contrats de services et divers	293,4	230,0	199,4	180,4	145,9
Total des recettes d'exploitation	2 722,5	2 499,4	2 313,6	2 305,9	2 258,2
Dépenses d'exploitation :					
Salaires, charges sociales et avantages	910,2	873,2	831,3	842,1	773,5
Carburant avion	565,2	542,2	538,5	566,4	567,2
Amortissement et désuétude	192,6	164,7	144,4	152,7	131,1
Autres	1 053,0	876,5	771,0	770,5	712,8
Total des dépenses d'exploitation	2 721,0	2 456,6	2 285,2	2 331,7	2 184,6
Bénéfice d'exploitation (perte)	1,5	42,8	28,4	(25,8)	73,6
Revenus hors exploitation (dépenses) :					
Intérêts sur dette et obligations à long terme au titre de locations-acquisitions	(114,1)	(101,5)	(79,8)	(62,9)	(54,5)
Intérêts créditeurs	7,9	8,9	9,0	20,4	38,0
Profit à l'aliénation de biens-fonds, de matériel et de placements	13,9	31,3	18,5	24,1	7,4
Autres	35,0	24,1	24,7	8,9	10,8
Total des revenus hors exploitation (dépenses)	(57,3)	(37,2)	(27,6)	(9,5)	1,7
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et postes extraordinaires	(55,8)	5,6	0,8	(35,3)	75,3
Recouvrement d'impôts sur le revenu (provisions)	33,9	16,3	4,8	17,8	(31,9)
Bénéfice net (perte) avant postes extraordinaires	(21,9)	21,9	5,6	(17,5)	43,4
Postes extraordinaires	7,1	6,2	(2,5)	(18,1)	—
Bénéfice net (perte)	(14,8)	28,1	3,1	(35,6)	43,4
Marge d'exploitation	0,1 %	1,7 %	1,2 %	(1,1) %	3,3 %
Marge brute d'autofinancement	3,9 %	8,8 %	4,5 %	6,5 %	10,7 %
Actif total	2 589,5	2 508,5	2 186,6	2 037,0	1 866,9
Dette et obligations à long terme au titre de locations-acquisitions (y compris tranche à court terme)	1 461,1	1 315,2	1 092,5	891,6	710,0
Avoir de l'actionnaire	513,1	527,9	499,8	496,7	545,5
Dette en pourcentage du total de la dette et de l'avoir	74 %	71 %	69 %	64 %	57 %
Dividende	—	—	—	13,2	13,2
Valeur comptable de l'action (en dollars)	1 559	1 605	1 519	1 510	1 658
Rendement du capital investi	5,0 %	7,0 %	4,8 %	1,5 %	7,4 %
Rendement de l'avoir de l'actionnaire	(2,9) %	5,6 %	0,6 %	(6,8) %	8,2 %
STATISTIQUES D'EXPLOITATION — Non consolidées					
Tous services :					
Tonnes-milles payantes (en millions)	1 938	1 891	1 710	1 757	1 848
Tonnes-milles offertes (en millions)	3 740	3 459	3 285	3 541	3 641
Coefficient de chargement	51,8 %	54,7 %	52,1 %	49,6 %	50,8 %
Recette d'exploitation par tonne-mille payante	136,4 ¢	129,1 ¢	132,8 ¢	130,3 ¢	122,0 ¢
Dépense d'exploitation par tonne-mille offerte	70,6 ¢	69,3 ¢	68,3 ¢	65,4 ¢	59,9 ¢
Effectif moyen (en milliers)	22,1	21,8	21,6	23,3	23,5
Tonnes-milles offertes par employé ou l'équivalent* (en milliers)	169,0	159,1	153,1	152,2	154,7
Services passages réguliers et nolisés :					
Passagers payants transportés (en millions)	11,2	11,3	10,5	11,4	12,5
Passagers-milles payants (en millions)	14 130	13 905	12 728	13 590	14 351
Sièges-milles offerts (en millions)	21 684	20 396	19 588	21 524	22 008
Coefficient d'occupation	65,2 %	68,2 %	65,0 %	63,1 %	65,2 %
Recette par passager-mille payant	15,0 ¢	14,3 ¢	14,4 ¢	13,7 ¢	12,9 ¢
Services fret réguliers et nolisés :					
Tonnes-milles payantes (en millions)	534	501	437	398	413
Recette par tonne-mille payante	59,8 ¢	56,0 ¢	61,7 ¢	66,5 ¢	61,8 ¢

** Dans le cas de travail partagé en 1983 et en 1984*

Produit au Canada